Supplemento ordinario alla “ Gazzetta Ufficiale ,, n. 283 del 19 novembre 1960

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo I

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA Roma - Sabato, 19 novembre 1960 SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI - TEL. 650-139 650-841 652-361
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO-LIBRERIA DELLO STATO-PIAZZA G. VERDI 10, ROMA - TEL. 841-089 848-184 841-737 866 144

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 28 agosto 1960, n. **1333.**

Norme sul trattamento economico e normativo degli equipaggi delle navi da passeggeri superiori a 50 tonnellate di stazza lorda.

LEGGI E DECRETI

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 28 agosto 1960, n. **1333.**

Norme sul trattamento economico e normativo degli equipaggi delle navi da passeggeri superiori a 50 tonnellate stazza lorda.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'art. 87, comma quinto, della Costituzione;

Vista la legge 14 luglio 1959, n. 741, che delega il Governo ad emanare norme transitorie per garantire minimi di trattamento economico e normativo ai lavoratori;

Visto il contratto collettivo nazionale di lavoro, e relativi allegati, del 23 luglio 1959 per l'arruolamento degli equipaggi delle navi da passeggeri superiori a 50 T. S. L., stipulato tra il Sindacato Generale Armatori, la Federazione Italiana dell'Armamento di Linea e la Federazione Gente del Mare, con l'assistenza della Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori, la Federazione Italiana Lavoratori del Mare, con l'assistenza della Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori, la Federazione Italiana Lavoratori del Mare, con l'assistenza della Confederazione Generale Italiana del Lavoro, la Federazione Nazionale Cisnal-mare, con l'assistenza della Confederazione Italiana Sindacati Nazionali Lavoratori, il Sindacato Nazionale Autonomo Capitani di Macchina e l'Unione Italiana Marittimi con la assistenza dell'Unione Italiana del Lavoro, il Sindacato Nazionale Dipendenti Aziende di Navigazione;

Vista la pubblicazione nell'apposito Bollettino n. 23 del 12 febbraio 1960, del contratto sopra indicato, depositato presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, che ne ha accertato l'autenticità;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale;

Decreta:

Articolo unico

I rapporti di lavoro costituiti per l'attività per la quale è stato stipulato il contratto collettivo nazionale di lavoro 23 luglio 1959, relativo all'arruolamento degli equipaggi delle navi da passeggeri superiori a 50 T.S.L., sono regolati da norme giuridiche uniformi alle clausole del contratto collettivo anzidetto, annesso al presente decreto.

I minimi di trattamento economico e normativo così stabiliti sono inderogabili nei confronti di tutti gli appartenenti agli equipaggi delle navi da passeggeri superiori a 50 tonnellate di stazza lorda.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 agosto 1960

GRONCHI

FANFANI — SULLO

Visto, *il Guardasigilli*: GONELLA

Registrato alla Corte dei conti, addì 5 *novembre* 1960
Atti del Governo, registro n. 131, *foglio n.* 21. — VILLA

CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO DEL 23 LUGLIO 1959 PER L'ARRUOLAMENTO DEGLI EQUIPAGGI DELLE NAVI DA PASSEGGERI SUPERIORI A 50 T. S. L.

L'anno 1959, addì 23 del mese di luglio, in Roma,

tra

il SINDACATO GENERALE ARMATORI, rappresentato dal *com.te Teodoro Rositani,*

la FEDERAZIONE ITALIANA DELL'ARMAMENTO DI LINEA, rappresentata dal *dott. Errico Michesi,* con la partecipazione del *dott. Vittorio Soldà,* del *com.te Gianpaolo Rizzi* e dell'*avv. Luigi di Serafino,*

e

le Organizzazioni sindacali dei lavoratori qui di seguito elencate in ordine alfabetico:

FEDERAZIONE GENTE DEL MARE (FEGEMARE), rappresentata dal Segretario Naz. Reggente *dott. Giuseppe Lagorio,* dal capitano *Pietro Borghero* e dal comandante *Salvatore Mosca,* assistiti dalla Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori (CISL), nelle persone del *dott. Claudio Cruciani,* Segretario Confederale e *ingegnere Salvatore Bruno,*

FEDERAZIONE ITALIANA LAVORATORI DEL MARE (FILM-CGIL), rappresentata dal Segretario Generale Responsabile *dott. Renzo Ciardini,* dal Segretario Generale Aggiunto sig. *Mario Colzi* e dal Segretario Nazionale sig. *Silvano Barbon,* assistiti dalla Confederazione Generale Italiana del Lavoro nella persona dell'on. *Fernando Santi,* Segretario Generale Aggiunto,

FEDERAZIONE ITALIANA LAVORATORI DEL MARE (FILM-CISL), rappresentata dal Segretario Nazionale *dottor Mario Mangiapane,* dal sig. *Gaetano Cotronei* e dal sig. *Osvaldo Busuoli,* assistiti dalla Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori nelle persone del *dottor Claudio Cruciani,* Segretario Confederale e *ing. Salvatore Bruno,*

FEDERAZIONE NAZIONALE CISNAL-MARE, rappresentata dal Segretario Nazionale sig. *Vittorio Dongo,* assistito dalla Confederazione Italiana Sindacati Nazionali Lavoratori nelle persone del *prof. Giuseppe Landi,* Segretario Generale Confederale e sig. *Verledo Guidi,* Segretario Confederale,

SINDACATO NAZIONALE AUTONOMO CAPITANI DI MACCHINA (SANCAM), rappresentato dal Segretario Responsabile *cap. Mario Montano* assistito dall'Unione Italiana del Lavoro, nelle persone del *dott. Raffaele Vanni,* Segretario Nazionale e *dott. Sergio Cesare,*

SINDACATO NAZIONALE DIPENDENTI AZIENDE DI NAVIGAZIONE (SINDAN), rappresentato dal Segretario Generale *dott. Giuseppe Auricchio,* con la partecipazione del *cap. Giovanni Nordio,* del *cap. Michele Bevilacqua,* del *com.te Luciano Abbate,* del *com.te Filippo Rosada,* del *D. M. Vincenzo Costa* e del *cap. Antonio Messina,*

UNIONE ITALIANA MARITTIMI (UIM), rappresentata dal Segretario Responsabile *com.te Andrea Proto* e dal *cap. Euclide D'Agostino,* assistiti dalla Unione Italiana del Lavoro nelle persone del *dott. Raffaele Vanni,* Segretario Nazionale e *dott. Sergio Cesare,*

hanno stipulato il presente contratto collettivo nazionale di Lavoro per l'arruolamento degli equipaggi delle navi passeggeri superiori a 50 tonnellate di stazza lorda.

Il presente Contratto collettivo nazionale di lavoro regola i rapporti fra gli armatori e gli arruolati delle navi da passeggeri superiori a 50 t.s.l.

Agli effetti del presente Contratto, per navi da passeggeri si intendono:

— le navi fino a 2.000 t.s.l. che possono trasportare non meno di 20 passeggeri di cabina e 20 di ponte;

— le navi da 2001 a 4000 t.s.l. che possono trasportare non meno di 30 passeggeri di cabina e 30 di ponte;

— le navi da 4001 a 5000 t.s.l. che possono trasportare non meno di 40 passeggeri di cabina e 40 di ponte;

— le navi oltre 5000 t.s.l. che possono trasportare non meno di 50 passeggeri di cabina e 50 di ponte.

Agli Ufficiali, ai Marconisti, ai Sottufficiali e Comuni delle navi addette a servizi locali, intendendosi per servizi locali quelli definiti nell'art. 72 del presente Contratto, si applicheranno le norme del presente Contratto, salvo le varianti stabilite nel detto art. 72.

CAPO I
TIPI DI CONVENZIONE DI ARRUOLAMENTO

Art. 1.
TIPI DI CONVENZIONE DI ARRUOLAMENTO

La convenzione di arruolamento può essere stipulata con uno dei seguenti tipi di convenzione:

a) per un dato viaggio o per più viaggi;
b) a tempo determinato;
c) a tempo indeterminato.

Per i medici di bordo saranno stipulate convenzioni a viaggio.

Se, in forza di una o più convenzioni a viaggio od a tempo determinato ovvero di più convenzioni dell'uno o dell'altro tipo, l'arruolato presta ininterrotto servizio alle dipendenze dello stesso armatore per un tempo superiore a un anno, il rapporto di arruolamento è regolato dalle norme concernenti il contratto a tempo indeterminato, con diritto per l'arruolato al riconoscimento di tutta l'anzianità di servizio maturata con le successive convenzioni di arruolamento.

Agli effetti del comma precedente sono considerate successive tutte le convenzioni intervenute fra lo stesso armatore e lo stesso marittimo quando fra l'una e l'altra non sia occorsa una interruzione di rapporto contrattuale superiore a novanta giorni. Nel caso di sbarco per malattia o infortunio, il periodo di novanta giorni decorrerà dalla data di guarigione dall'infortunio o dal termine del periodo di cura della malattia.

Qualora in conseguenza della risoluzione delle singole convenzioni a viaggio o a tempo determinato siano state liquidate indennità di licenziamento, l'importo di tali indennità verrà considerato come acconto da detrarsi dalla indennità di anzianità spettante alla risoluzione della convenzione a tempo indeterminato.

La convenzione di arruolamento sarà sempre valida, qualunque sia il Capitano al comando, qualunque sia la nave dell'armatore e, salvo il caso di arruolamento a viaggio, qualunque sia la destinazione. Il personale sarà tenuto, a richiesta dell'armatore, ad imbarcare o trasbordare, in qualunque tempo e luogo, su qualsiasi da passeggeri dell'armatore o noleggiata dall'armatore ».

Le convenzioni di arruolamento da stipularsi avanti l'Autorità marittima a sensi di legge saranno redatte in conformità dei modelli V (convenzione a viaggio), T.D. (convenzione a tempo determinato), T.I. (convenzione a tempo indeterminato), allegati al presente Contratto (*Allegati nn.* 1, 2, 3).

Per i marittimi, cui si riferisce il presente contratto, arruolati fuori d'Italia per completamento della tabella di armamento, potranno essere stipulate convenzioni speciali, a condizioni non inferiori a quelle previste dal presente contratto.

Art. 2.

CONVENZIONE A VIAGGIO

La convenzione di arruolamento a viaggio è valida per la durata del viaggio o dei viaggi in essa previsti.

Il contratto a viaggio o per più viaggi non può essere stipulato per durata superiore a un anno; se è stipulato per durata superiore, si considera a tempo indeterminato.

Per viaggio si intende il complesso delle traversate fra porto o porti di caricazione e porto di ultima destinazione, oltre la eventuale traversata in zavorra per raggiungere il porto di caricazione.

La convenzione a viaggio si esaurisce dopo la discarica nel porto di arrivo indicato nella convenzione.

Qualora, per concorde volontà dell'armatore e dell'arruolato, il marittimo non venga congedato nel porto di ultima destinazione, la convenzione di arruolamento si intende prorogata per un ulteriore viaggio e così di seguito.

Art. 3.

CONVENZIONE A TEMPO DETERMINATO

La convenzione a tempo determinato ha la durata convenuta all'atto della stipulazione e non può essere stipulata per un periodo di tempo superiore a un anno nè inferiore a sei mesi.

Se il termine venga a scadere in corso di viaggio, la convenzione è prorogata fino al porto di ultima destinazione. Se il porto di ultima destinazione è estero, l'arruolato dovrà restare a bordo alle stesse condizioni previste dalla convenzione quando la nave intraprenda un viaggio direttamente per l'Italia.

Se invece la nave non intraprendesse il viaggio di ritorno direttamente per l'Italia, l'arruolato avrà facoltà di farsi rimpatriare con le modalità previste nel contratto oppure di accordarsi con il Comandante per un ulteriore servizio. In questo secondo caso l'arruolato avrà diritto ad una indennità pari al 15 % della paga base più indennità di contingenza per il primo mese di proroga della convenzione e ad una indennità pari al 25 % della paga base più indennità di contingenza per gli eventuali mesi successivi, fino all'arrivo in un porto nazionale.

Art. 4.

CONVENZIONE A TEMPO INDETERMINATO

La convenzione di arruolamento a tempo indeterminato deve essere espressamente stipulata all'inizio del rapporto di lavoro ovvero può risultare di diritto costituita come conseguenza di precedenti convenzioni a viaggio od a tempo determinato, come indicato all'articolo 1.

Art. 5.

PERIODO DI PROVA

Nell'ipotesi che come inizio del rapporto contrattuale sia stipulata fra l'armatore e il marittimo la convenzione a tempo indeterminato, il primo periodo di arruolamento è considerato periodo di prova.

Il periodo di prova è stabilito per gli Ufficiali e per gli Allievi ufficiali in 45 giorni e per i Sottufficiali e Comuni in 30 giorni, sempre a contare dalla data della prima partenza su di una nave di un determinato armatore.

Quando l'armatore riassuma in servizio con lo stesso grado un marittimo che alle sue dipendenze e in precedente arruolamento a tempo indeterminato abbia felicemente superato il periodo di prova o abbia felicemente superato in precedenti arruolamenti a viaggio od a tempo determinato corrispondente periodo di arruolamento, la prova non sarà ripetuta, a meno che siano trascorsi tre anni dall'ultimo sbarco del marittimo da una nave dello stesso armatore e purchè lo ultimo sbarco non sia stato determinato da colpa del marittimo.

Entro il periodo di prova l'armatore può risolvere la convenzione di arruolamento in qualunque porto, corrispondendo all'arruolato la paga, panatica e altre indennità fisse sino al giorno dello sbarco nonchè la indennità di risoluzione del contratto di cui all'art. 69, con il minimo garantito.

La convenzione di arruolamento può essere risolta durante il periodo di prova anche dal marittimo con l'osservanza delle norme di cui all'art. 69 (lettera A) e con diritto alla paga, panatica ed altre indennità fisse sino al giorno dello sbarco nonchè alla indennità di anzianità stabilita nell'anzidetto articolo, escluso il minimo garantito.

Se la convenzione è risolta in un porto che non sia quello di arruolamento, l'armatore dovrà provvedere a rimpatriare il marittimo a tale porto secondo quanto stabilito all'art. 70.

L'armatore è tenuto a comunicare od a far comunicare all'arruolato il risultato della prova entro i termini di tempo sopra stabiliti, restando in sua facoltà di provvedere a questa comunicazione, ove il termine venga a scadere in corso di viaggio, al primo approdo nel porto nazionale di armamento o di ultima destinazione, non oltre però 48 ore dopo la ultimazione della discarica, intendendosi ad ogni effetto prorogato il periodo di prova fino a tale limite. In difetto di questa comunicazione, la prova si intenderà felicemente superata.

Il periodo di prova sarà riconosciuto a tutti gli effetti per la determinazione dell'anzianità di servizio.

Capo II

COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

Art. 6.

TABELLE DI ARMAMENTO

Le tabelle minime di armamento in relazione alla sicurezza della navigazione (*numero del personale di coperta, numero del personale di macchina, numero del personale addetto ai servizi per l'equipaggio*) saranno stabilite nave per nave dall'Autorità marittima del porto di armamento, sentite le Organizzazioni sindacali interessate.

Il numero del personale di macchina sarà determinato osservando le disposizioni che seguono.

Per le motonavi il numero del personale di macchina sarà determinato caso per caso dall'Autorità marittima, sentite le Organizzazioni sindacali interessate e, ove occorra, il Registro Italiano Navale.

Per i piroscafi il numero del personale di macchina sarà determinato secondo le norme seguenti:

Fuochisti

Il numero dei fuochisti sulle navi a carbone sarà determinato in modo che ciascuno di essi debba maneggiare non più di quattro tonnellate di carbone al giorno (calcolate sul consumo effettivo medio del piroscafo), accudendo a non più di tre forni, ovvero non più di tre tonnellate di carbone al giorno, accudendo a non più di quattro forni.

Nel caso in cui si superino i limiti sopra indicati si procederà:

a) nel primo caso (quattro tonnellate e tre forni):

— all'imbarco di un fuochista in più se il consumo medio del piroscafo superi le 12 tonnellate e fino al massimo di 16 tonnellate oppure superi le 24 tonnellate e fino al massimo di 28 tonnellate;

— all'imbarco di tre fuochisti in più se il consumo medio superi le 16 oppure le 28 tonnellate;

b) nel secondo caso (tre tonnellate e quattro forni):

— all'imbarco di un fuochista in più se il consumo medio superi le 9 tonnellate fino al massimo di 12 tonnellate, oppure superi le 18 tonnellate e fino al massimo di 24 tonnellate;

— all'imbarco di tre fuochisti in più se il consumo medio superi le 12 oppure le 24 tonnellate.

Ove il consumo medio superi, rispettivamente nei casi *a*) e *b*), le tonnellate 36 o 27 senza raggiungere un multiplo di 12 o di 9, il numero dei fuochisti sarà stabilito d'accordo fra le Organizzazioni sindacali e con l'approvazione dell'Autorità marittima.

Per i piroscafi con caldaie a tubi d'acqua, trattandosi di speciali tipi di caldaie con più bocche di forno, il numero dei fuochisti sarà determinato con il medesimo procedimento sopra stabilito per quanto riguarda il maneggio di non più di quattro tonnellate di carbone, ma senza tener conto del numero delle bocche di forno.

Per i piroscafi dotati di caldaie a combustione liquida il numero dei fuochisti sarà determinato in modo che ognuno di essi debba accudire a non più di nove forni sulla stessa fronte.

Per forni si intendono i « polverizzatori ».

Se il numero dei polverizzatori fosse superiore a nove, ma inferiore a multiplo di nove, si imbarcherà, oltre il personale normale, un carbonaio che sarà particolarmente adibito alla pulizia dei polverizzatori.

Sulle navi da 1001 a 2500 tonnellate di stazza lorda non adibite a traffici mediterranei sarà imbarcato, a scelta dell'armatore, un diplomato macchinista, od un fuochista, oppure un operaio meccanico, il quale durante la navigazione disimpegnerà le mansioni di ingrassatore. Per le navi adibite a traffici mediterranei tale obbligo vigerà per quelle superiori a 1250 t.s.l.

Per le navi di stazza lorda superiore alle 2500 tonn. saranno imbarcati, a scelta dell'armatore, due diplomati macchinisti, o un diplomato macchinista ed un fuochista od operaio, oppure un fuochista ed un operaio, oppure due fuochisti, i quali durante la navigazione disimpegneranno le mansioni di ingrassatore.

Carbonai

Il numero dei carbonai sarà tale che ciascuno di essi abbia da maneggiare nella giornata da cinque a otto tonnellate di carbone, tenendo conto, piroscafo per piroscafo, della ubicazione dei carbonili, in base alla quale verrà determinato il numero dei carbonai.

Quando i fuochisti non maneggino in media più di tre tonnellate di carbone al giorno ed il consumo medio normale giornaliero non superi le 18 tonnellate, non sarà obbligatorio l'imbarco di carbonai sui piroscafi adibiti a traffici mediterranei, mentre sui piroscafi adibiti a viaggi di gran cabotaggio si imbarcherà un carbonaio che farà servizio di giornaliero.

Personale eccedente le tabelle minime di armamento. Servizio passeggeri e merci.

Per il personale eccedente le tabelle minime di armamento e per la organizzazione del servizio passeggeri e merci, le Organizzazioni sindacali interessate potranno intervenire solo per quanto riguarda l'orario e la intensità del lavoro.

Sostituzione mancanti in corso di viaggio.

Se in corso di viaggio venisse a mancare alcuno degli arruolati prescritti dalla tabella di armamento, spetterà all'Autorità marittima o consolare decidere se e dove il Comandante debba provvedere a completare l'equipaggio. Quando invece la nave fosse in via di ritorno al porto nazionale di armamento o di ultima destinazione, l'Autorità marittima o consolare provvederà soltanto alla sostituzione dei mancanti ritenuti indispensabili alla sicurezza della navigazione.

Art. 7.

UFFICIALI MARCONISTI

Agli effetti del trattamento di bordo il marconista imbarcato come 1° Marconista, cioè con uno o più marconisti in sottordine, ovvero come Marconista unico, è equiparato a Secondo Ufficiale.

Il marconista imbarcato in sottordine è equiparato a Terzo Ufficiale.

Per i marconisti che siano direttamente assunti dall'armatore si applicano tutte le disposizioni contenute nel presente Contratto, secondo il grado di equiparazione sopra specificato.

Qualora gli Ufficiali Marconisti siano forniti da Società concessionarie dei servizi radioelettrici di bordo, il loro trattamento è regolato dagli appositi Contratti o Regolamenti organici.

Art. 8.

ALLIEVI UFFICIALI E DIPLOMATI NAUTICI

I diplomati nautici (capitani di l. c. e capitani di macchina) possono essere imbarcati come allievi ufficiali sia in ottemperanza alle tabelle di armamento sia in soprannumero.

Gli Allievi ufficiali sono alloggiati, anche in comune fra loro, in locali separati da quelli degli altri componenti l'equipaggio ed hanno diritto al trattamento vitto stabilito per lo stato maggiore.

Ove siano imbarcati allievi di coperta e macchina è dovere dei superiori diretti curarne durante l'orario normale di lavoro la istruzione teorica e pratica professionale.

I diplomati nautici (capitani di l. c. e capitani di macchina) che, anche allo scopo di favorirne la formazione professionale, saranno arruolati come comuni, oltre gli allievi previsti dalla tabella di armamento, avranno diritto al trattamento economico e di vitto corrispondente alla qualifica con la quale sono imbarcati. Compatibilmente con le sistemazioni di bordo in atto sarà fatto il possibile perchè siano alloggiati in locali diversi da quelli dei Comuni.

I diplomati nautici non dovranno essere adibiti ai lavori contemplati nel terzo comma del paragrafo « servizio di coperta » del Regolamento annesso al presente contratto (art. 71).

Da parte dei superiori deve essere, come per gli allievi, curata durante l'orario normale di lavoro la istruzione teorica e pratica professionale dei diplomati nautici imbarcati in qualità di Comuni.

Art. 9.

TRATTAMENTO SOTTUFFICIALI

Sono sottufficiali i marittimi compresi nella seguente elencazione:

in coperta: 1° e 2° nostromo, carpentiere, ottonaio, capitan d'arme;

in macchina: 1° e 2° capo fuochista, operai meccanici, operai motoristi capi guardia, 1° elettricista.

Ai soli effetti del trattamento di bordo sono considerati sottufficiali:

il maestro di casa, il 1° cuoco di prima e seconda classe, il 1° dispensiere, il dispensiere dell'equipaggio, il 1° cambusiere quando abbia almeno un dipendente, i primi camerieri quando il numero dei camerieri da essi dipendenti sia superiore a tre, il 1° panettiere quando abbia almeno tre panettieri in sottordine, il 1° infermiere quando abbia almeno un infermiere dipendente, gli elettricisti, il tanchista e il frigoriferista.

Agli arruolati considerati sottufficiali agli effetti del trattamento di bordo compete il trattamento economico stabilito per i sottufficiali, ivi compresa la misura del compenso per lavoro straordinario.

Sono considerati Capi servizio: il 1° nostromo, il 1° capo fuochista sui piroscafi oppure il 1° capo fuochista o il capo operaio meccanico o il capo operaio motorista sulle motonavi.

Gli arruolati con qualifica di « amanuense » sono equiparati ai sottufficiali non capi servizio.

Nota

Le parti contraenti dichiarano che con la elencazione di cui sopra non intendono apportare innovazioni al presente stato di fatto per quanto riguarda eventuali altre categorie che godano del trattamento dei sottufficiali o del riconoscimento della qualifica di sottufficiale capo servizio.

CAPO III

NORME DISCIPLINARI

Art. 10.

RAPPORTI GERARCHICI E DISCIPLINARI

Durante l'arruolamento i rapporti gerarchici e disciplinari sono regolati dalle leggi e regolamenti dello Stato per la Marina Mercantile e dal presente Contratto collettivo.

Art. 11.

SALUTO ALLA BANDIERA E AI SUPERIORI

Gli arruolati in servizio sono tenuti al saluto alla Bandiera e ai superiori gerarchici.

Il superiore che riceve il saluto è tenuto a contraccambiarlo.

Art. 12.

CONDOTTA DEGLI ARRUOLATI

L'arruolato ha il dovere di mantenere condotta disciplinata, di uniformarsi alle prescrizioni delle Autorità nazionali e di quelle consolari e locali nei porti all'estero, di eseguire ogni legittimo ordine del Comandante e di ogni altro superiore per ciò che concerne il servizio e la sicurezza della nave, delle persone imbarcate, del carico e delle provviste.

I rapporti tra gli arruolati devono essere improntati a spirito di collaborazione e di comprensione.

Art. 13.

ASSENZE DA BORDO

Nessuna persona dell'equipaggio — anche se franca di servizio — potrà assentarsi da bordo senza il consenso del Comandante o di chi lo rappresenti.

Durante le ore di lavoro sarà vietato al personale di intrattenersi con persone estranee al servizio.

Art. 14.

CONTRABBANDI, PACCOTTIGLIE, CLANDESTINI, ECC.

Tutto l'equipaggio, Ufficiali, Sottufficiali e Comuni, ha il dovere di esercitare la più attenta sorveglianza affinchè non si verifichino casi di contrabbando, trasporto di paccottiglie, sottrazioni di merci, vendite abusive a bordo, imbarco o favoreggiamento di clandestini. Gli Ufficiali tutti dovranno eseguire prima della partenza e durante il viaggio frequenti visite in ogni parte della nave per assicurarsi che non esistano a bordo clandestini o merci di contrabbando.

L'armatore ha il diritto di risolvere la convenzione senza indennità di sorta e di essere risarcito dei danni tutti che gli derivassero in conseguenza di trasgressioni a disposizioni di leggi nazionali o estere, e particolarmente in conseguenza di contrabbando, trasporto di paccottiglie, imbarco o favoreggiamento di clandestini, nei confronti dei componenti l'equipaggio che risultassero responsabili sia della trasgressione sia della mancata vigilanza.

Art. 15.

INFRAZIONI DISCIPLINARI E SANZIONI

Le eventuali infrazioni degli arruolati ai propri doveri di servizio saranno puniti in relazione alla loro gravità ed in base alle disposizioni di legge vigenti.

Le punizioni inflitte dal Comandante dovranno essere annotate sul Giornale di bordo e gli interessati avranno facoltà di reclamo all'armatore oltre che all'Autorità marittima.

Art. 16.

LICENZIAMENTO PER COLPA GRAVE DELL'ARRUOLATO

Sarà in facoltà dell'armatore di licenziare senza indennità gli arruolati in conseguenza di colpa grave. Si reputerà tra l'altro colpa grave: la insubordinazione, la frequente ubriachezza e la recidiva in disobbedienza, salvo al marittimo così punito il diritto di contestare presso l'Autorità marittima o consolare la legittimità del provvedimento.

Qualora il reclamo del marittimo fosse riconosciuto giusto, dovranno essergli corrisposte le indennità previste per il licenziamento per fatto dell'armatore.

Art. 17.

RECLAMI DEGLI ARRUOLATI

Gli eventuali reclami degli arruolati sulla liquidazione delle competenze e sulla interpretazione ed applicazione del presente Contratto debbono essere presentati al Comando di bordo prima di qualsiasi azione in sede sindacale o contenziosa.

Capo IV

ORARIO DI LAVORO

Art. 18.

INIZIO DEL SERVIZIO A BORDO

L'arruolato sarà tenuto a trovarsi sulla nave a bordo della quale deve prestare servizio nel giorno ed ora che gli saranno indicati dall'armatore o dal Comandante o da altro rappresentante dell'armatore. In difetto di tale indicazione, dovrà trovarsi a bordo almeno due ore prima dell'ora stabilita per la partenza.

Contravvenendo il marittimo a questa disposizione, il contratto di arruolamento sarà risolto per fatto del marittimo se la nave fosse già partita o se il marittimo fosse stato già sostituito, oppure se per effetto del ritardo la nave non abbia potuto ottenere le spedizioni ed abbia quindi dovuto rinviare l'ora della partenza.

Il contratto di arruolamento sarà risolto per forza maggiore qualora il marittimo possa dimostrare che il ritardo sia giustificato: in tal caso l'arruolato conserverà il diritto alla indennità di risoluzione spettante in caso di cessazione del rapporto di lavoro, con un minimo complessivo garantito di 15 giorni, fermo restando il diritto all'iscrizione nel turno di precedenza.

Qualora non si sia verificato nessuno dei casi indicati nel secondo comma, il marittimo potrà riprendere il suo posto a bordo e qualora il ritardo non fosse imputabile a causa di forza maggiore o di giustificato motivo, potrà essere sottoposto a provvedimento disciplinare.

Art. 19.

ORARIO DI LAVORO NEI PORTI, CON TURNO DI PORTO

L'orario normale di lavoro nei porti o rade, quando non funzioni il turno di navigazione, sarà di otto ore giornaliere per tutto l'equipaggio, compresi gli Ufficiali, e si effettuerà dalle ore otto alle dodici e dalle tredici alle diciassette.

L'orario di lavoro per il personale di camera, cambusa e cucina adibito al servizio delle cucine e mense Ufficiali, Sottufficiali e Comuni, sarà distribuito fra le ore 6 e le ore 19, oppure fra le 7 e le 20 con le sole interruzioni di lavoro per la consumazione dei pasti.

E' in facoltà del Comandante, fermo restando quanto sopra per il personale di camera, cucina e cambusa, di modificare, anche per una sola categoria del restante personale, questi orari secondo gli usi locali e le esigenze del servizio, purchè l'ora del pranzo sia inclusa fra le 11 e le 14 e l'orario sia compreso fra le 6 e le 19, ovvero fra le 7 e le 20, rispettando sempre il principio delle otto ore, con le sole interruzioni per la consumazione dei pasti.

Seguiteranno in porto i consueti turni di guardia come in effettiva navigazione: per il personale di macchina quando i forni siano mantenuti in alimento, o quando siano in funzione — sulle motonavi — gruppi elettrogeni principali; per il personale di camera, cambusa e cucina quando vi siano passeggeri a bordo. Il tutto per il personale strettamente necessario a giudizio del Comandante.

Qualora il Comandante, durante la permanenza nei porti, ordinasse a parte dell'equipaggio di continuare nei vari servizi di bordo — salvo i casi di cui sopra —

anche dopo l'orario normale, gli Ufficiali, Sottufficiali e Comuni impiegati avranno diritto al compenso per lavoro straordinario per tutte le ore impiegate in più dell'orario normale di lavoro.

Il lavoro compiuto in giorno domenicale o festivo, oppure nelle ore pomeridiane dei giorni esplicitamente definiti dal presente Contratto come semifestivi, sarà retribuito con il solo compenso per il lavoro straordinario festivo.

Art. 20.

SERVIZIO DI GUARDIA NEL PORTO DI ARMAMENTO OD IN QUELLO ITALIANO CAPOLINEA

Nei giorni feriali gli Ufficiali, i Sottufficiali ed i Comuni, hanno l'obbligo di presentarsi a bordo alle ore 8 del mattino e debbono lavorare secondo il disposto del primo, secondo e terzo comma dell'articolo precedente.

Alle ore 17 scende a terra il personale franco di guardia e rimangono a bordo di guardia i Sottufficiali e Comuni di coperta, di camera, cucina e cambusa ed il personale di macchina strettamente necessari alle esigenze del servizio notturno, a giudizio del Comandante. Questo personale avrà diritto a 24 ore di franchigia nel giorno successivo.

Compiono il servizio notturno, se la giornata è domenicale e festivo, la franchigia dovrà essere concessa nel giorno feriale che segue il festivo o rinviata ad altro giorno feriale oppure pagata in occasione della risoluzione del contratto o a fine d'anno a giudizio del Comandante. Se, compiuto il servizio notturno, la giornata coincidesse con la partenza della nave, la franchigia potrà essere concessa anche per metà, purchè il marittimo possa usufruirne dalle ore 7 alle ore 13 senza interruzione. L'altra metà resterà a credito del marittimo per essere poi fatta usufruire o pagata a giudizio del Comandante.

La franchigia non goduta viene pagata colle stesse norme che regolano l'indennizzo per i riposi festivi (*art.* 51).

Gli Ufficiali, i Sottufficiali e i Comuni di *guardia con veglia* avranno inoltre diritto ad una indennità per ogni ora di guardia con veglia (*Allegato* 13).

La « guardia con veglia » comprende la normale vigilanza per il buon andamento dei servizi ai quali il personale di guardia è preposto; se durante il periodo di detta guardia occorresse compiere un effettivo lavoro, questo verrà compensato come lavoro straordinario per il tempo impiegatovi, escludendo in questo caso il compenso orario per guardia con veglia.

Per i servizi di bordo che non consentono interruzioni, a giudizio del Comandante, il personale (Stato maggiore, Sottufficiali e Comuni) necessario al loro funzionamento continuerà il servizio di guardia in analogia a quanto disposto al quarto comma dell'art. 19. I turni relativi saranno distribuiti a criterio del Comandante, sulla base di otto ore di servizio e sedici franche, oppure dodici di servizio e ventiquattro franche. Applicando questo sistema, non si farà luogo al pagamento del compenso per guardia con veglia nè di quello per lavoro straordinario.

Di regola il personale franco di guardia non sarà chiamato a prestare lavoro oltre l'orario normale.

Dalle ore 17 fino alle ore 8 del mattino seguente restano a bordo, quando il Comandante non disponga altrimenti, un Ufficiale di coperta ed uno di macchina, con l'incarico della guardia; dopo di che questi ufficiali godranno di 24 ore di franchigia con le stesse modalità previste al terzo comma del presente articolo.

Nei giorni festivi tutto il personale, ad eccezione di quello di guardia, stabilito di volta in volta a giudizio del Comandante, è franco di servizio.

Art. 21.

SERVIZIO NEI PORTI INTERMEDI O CAPOLINEA NON ITALIANI

Nei giorni feriali e festivi dovranno rimanere a bordo di notte: un ufficiale di coperta ed uno di macchina, un terzo del personale di coperta (purchè la guardia stessa risulti di almeno quattro persone), un terzo del personale di macchina ed il personale di camera, cucina e cambusa necessario per le esigenze del servizio.

Qualora qualche componente la guardia (Ufficiali compresi) di cui al comma precedente, fosse obbligato a vegliare, questi avrà diritto nel giorno successivo, ove la nave resti in porto, ad un periodo di riposo continuo di durata pari a quello trascorso nella guardia attiva.

In ogni caso la durata del riposo non potrà mai essere inferiore a sei ore continue.

Per il servizio di guardia attiva non spetta compenso di lavoro straordinario a meno che durante la guardia stessa non sia stato compiuto effettivo lavoro.

Art. 22.

FRANCHIGIA A MEZZO DI TRASPORTO

Durante la sosta della nave in porto, rada o fiumara, il Comandante, ove sia possibile, metterà a disposizione un mezzo idoneo per consentire al personale franco di scendere a terra e rientrare a bordo.

Art. 23.

PASSAGGIO DAL SERVIZIO DI PORTO A QUELLO DI NAVIGAZIONE E VICEVERSA

L'inizio, la durata e la cessazione del servizio di navigazione saranno, nelle rade aperte e nei porti pericolosi, determinati dal Comandante secondo le esigenze del servizio e la sicurezza della nave.

Il servizio di navigazione continuerà anche nei porti di scalo, come detto al quarto comma dell'art. 19.

Il turno di navigazione per il personale di macchina comincerà sui piroscafi alle ore 8 del giorno dell'accensione delle caldaie e sulle motonavi alle ore 8 del giorno stabilito per la partenza.

Il turno di navigazione per il personale di coperta e camera comincerà alle ore 8 del giorno stabilito per la partenza.

Il personale che inizierà il turno di navigazione non potrà essere quello che abbia lavorato durante la notte in modo che il personale stesso abbia quattro ore di franchigia prima di essere messo in turno.

Qualora la partenza sia stabilita prima delle ore 8, il turno di navigazione per il personale di coperta e camera e sulle motonavi anche per il personale di macchina comincerà all'ora della partenza, ma al personale spetterà un compenso o sotto forma di altrettante ore

di franchigia (con un minimo di 4 ore) da godersi nel giorno precedente o sotto forma di compenso per lavoro straordinario per le ore di servizio compiute prima delle ore 8.

Alla partenza e all'arrivo, tutto il personale di coperta necessario, a giudizio del Comandante, sarà a posto di manovra e vi resterà fino a che la nave non sarà ormeggiata e rassettata.

Il personale di camera resterà a bordo e presterà servizio fino a che i passeggeri non siano sbarcati.

All'arrivo nei porti, ultimate le manovre delle macchine e spenti i fuochi, il personale di macchina di servizio completerà il suo turno, dopo di che avrà diritto a otto ore di franchigia prima di essere chiamato al servizio di porto.

Il personale di macchina che all'arrivo in porto era franco, compiute le otto ore di franchigia incomincerà il servizio di porto.

All'arrivo nei porti, dopo l'ormeggio della nave e lo sbarco dei passeggeri e della posta, il personale di coperta di servizio completerà il suo turno ed avrà quindi il diritto alle quattro ore di franchigia. Il personale di coperta che era franco completerà la franchigia prima di incominciare il servizio di porto.

Art. 24.

ORARIO DI LAVORO IN NAVIGAZIONE O CON TURNO DI NAVIGAZIONE IN PORTO

In navigazione l'orario normale di lavoro è di otto ore per tutto il personale.

Il servizio di navigazione per lo Stato maggiore, sia di coperta che di macchina, sarà di otto ore sulle ventiquattro. Il turno sarà di quattro ore di lavoro con otto franche, salvo che per le navi che abbiano stato maggiore inferiore a tre persone di coperta e di macchina, o che compiano servizi di breve navigazione, per le quali i turni di guardia possono essere diversamente distribuiti ma egualmente ripartiti.

Per i marconisti l'orario normale di lavoro, sempre nei limiti delle otto ore giornaliere, è regolato in conformità alle disposizioni legislative, ai decreti ministeriali e alle convenzioni internazionali vigenti sul servizio r. t. di bordo.

Il Comandante e il Direttore di macchina sono esclusi dal servizio di guardia quando abbiano in sottordine almeno tre ufficiali ciascuno. Sulle navi adibite a lungo corso il servizio di guardia in coperta e macchina dovrà essere disimpegnato esclusivamente dagli ufficiali col turno di quattro ore di guardia e otto di riposo con esclusione del Comandante e del Direttore di macchina.

I sottufficiali e comuni di coperta e di macchina divideranno la guardia in tre turni, in modo che ogni guardia abbia otto ore di lavoro e sedici franche sulle 24, alternando quattro ore di lavoro con otto franche.

Per le navigazioni costiere e per quelle di breve durata i turni di coperta e di macchina, per i sottufficiali e comuni, potranno essere diversamente distribuiti, entro i limiti delle ore di lavoro giornaliere stabiliti dal presente contratto.

L'orario del personale di camera, cucina e famiglia è di otto ore giornaliere, da effettuarsi in due o più turni, fra le ore 6 e le 24, con la corresponsione del normale compenso per lavoro straordinario per le ore di lavoro eccedenti le otto giornaliere e con diritto per il marittimo ad un riposo continuativo di otto ore (1).

Le presenti disposizioni non si applicano nel caso di lavori speciali per la sicurezza della nave, delle persone imbarcate e del carico, che richiedessero la presenza di tutto o parte dell'equipaggio.

Per lavori speciali per la sicurezza della nave, delle persone imbarcate e del carico, si intendono i lavori che si rendono necessari, a giudizio del Comandante, per esigenze che non rientrano tra quelle del normale esercizio della navigazione.

Durante il viaggio le guardie di servizio sono obbligate ad eseguire nelle ore notturne e nei giorni festivi i lavori richiesti dal Comandante per la navigazione, per la sicurezza della nave e del materiale, per il funzionamento delle macchine, per il servizio delle persone imbarcate, per l'ordinario lavaggio dei ponti e per il getto delle ceneri. Per altri lavori, quando richiesti dal Comandante, sarà corrisposto il compenso per lavoro straordinario.

Per ore notturne si intendono quelle comprese fra le ore 18 e le ore 6.

Agli effetti dell'applicazione delle varie misure dei compensi per lavoro straordinario, per ore notturne si intendono quelle comprese fra le ore 20 e le 6.

Gli arruolati che non hanno oltrepassato il 15° anno di età saranno esclusi dal servizio di guardia notturna.

Per il personale di coperta e di macchina che non faccia turno di guardia, l'orario normale — sia nei giorni feriali che in quelli festivi — sarà regolato secondo le esigenze del servizio, ma non dovrà eccedere le 8 ore di servizio sulle 24.

I fuochisti e i carbonai di ogni guardia, con l'eventuale aiuto del personale di guardia di coperta, dovranno alzare e gettare in mare le ceneri, guardia per guardia.

Il personale di coperta potrà essere chiamato a sostituire il personale di macchina, quando il Comandante lo ritenga indispensabile.

CAPO V

LAVORI E SERVIZI DIVERSI

Art. 25.

LAVORI PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE, ECC.

Le persone dell'equipaggio saranno tenute a prestare la propria opera, senza diritto a compensi a titolo di lavoro straordinario, per la sicurezza della navigazione, del carico, delle provviste, per il salvataggio della nave e delle persone imbarcate.

Saranno altresì tenute a prestare la propria opera per il recupero degli avanzi del naufragio o di altro sinistro occorso alla nave, ma in questo caso avranno diritto, in aggiunta al salario, ad uno speciale compenso che sarà determinato, in difetto di accordo, dall'Autorità marittima del porto di armamento della nave nei limiti della propria competenza per valore (2).

---

(1) Per il personale di camera, cucina e famiglia arruolato sulle navi della Società per Az. TIRRENIA sono confermate le norme particolari approvate dal Ministero della Marina Mercantile.

(2) Vedere anche art. 24, comma 9.

Art. 26.

LAVORI CHE NON RIENTRANO NELLE ORDINARIE MANSIONI DELL'ARRUOLATO

I componenti dell'equipaggio non sono tenuti a prestare un servizio diverso da quello per il quale sono stati arruolati.

Tuttavia il Comandante, nell'interesse della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti dell'equipaggio ad un servizio diverso da quello per il quale sono stati arruolati, purchè non sia inadeguato al loro titolo professionale e al loro grado. In caso di necessità per la sicurezza della nave, gli arruolati possono essere adibiti a qualsiasi servizio.

I componenti dell'equipaggio che svolgono mansioni diverse da quelle per le quali sono stati arruolati hanno diritto alla maggiore retribuzione dovuta per tali mansioni, se superiori.

Art. 27.

LAVORI PER MANUTENZIONE E PULIZIA DELLA NAVE

Oltre i necessari servizi di navigazione e di porto, l'equipaggio dovrà eseguire tutti i lavori usuali di pulizia e manutenzione della nave che venissero ordinati, nei modi e termini stabiliti dal presente contratto, con diritto al compenso lavoro straordinario qualora detti lavori vengano eseguiti fuori orario normale.

Art. 28.

LAVORI INERENTI LA PULIZIA DEGLI ALLOGGI

L'equipaggio dovrà mantenere i locali dei propri alloggi nella massima pulizia, senza per ciò aver diritto al pagamento di compenso per lavoro straordinario. La pitturazione di detti locali effettuata fuori orario normale dà diritto, invece, al compenso per lavoro straordinario.

Art. 29.

SERVIZIO MERCI, POSTA E PROVVISTE

L'imbarco, lo sbarco e lo stivaggio delle merci, l'imbarco e lo sbarco della zavorra, l'imbarco e lo stivaggio del carbone, l'imbarco e lo sbarco del bagaglio, sarà fatto dai lavoratori di terra specializzati.

In mancanza di detti lavoratori, oppure quando si tratti di piccoli quantitativi di merci, tali lavori dovranno essere eseguiti dal personale di bordo e rimunerati con un supplemento di lire 200 a tonnellata o a metro cubo secondo le quotazioni di polizza.

La somma complessiva dovuta al personale che ha compiuto tali operazioni sarà suddivisa in ragione delle rispettive paghe e liquidata contemporaneamente alle paghe stesse.

Se i lavori suddetti sono compiuti oltre l'orario normale, daranno diritto — oltre che al supplemento sopra indicato — al compenso per lavoro straordinario.

Se le operazioni di cui al primo comma del presente articolo siano eseguite dai lavoratori di terra, mentre per quelle ai verricelli venga adibito personale di bordo, l'arruolato che presti la propria opera ai verricelli avrà diritto per il lavoro compiuto durante l'orario normale, oltre alla paga, al compenso per lavoro straordinario; e per il lavoro compiuto oltre l'orario normale al compenso per lavoro straordinario maggiorato del 100 %.

La ricezione e la consegna degli effetti postali sarà normalmente eseguita sotto bordo. Quando sia effettuata negli Uffici postali a terra, il personale adibitovi fuori orario avrà diritto al compenso per lavoro straordinario.

Al personale che esegue l'imbarco e lo sbarco della posta sarà corrisposto un compenso di lire 200 a metro cubo da ripartirsi tra il personale stesso in ragione delle rispettive paghe.

Sarà inoltre corrisposto il compenso per lavoro straordinario al personale che esegue tale lavoro oltre l'orario normale.

Il personale di famiglia deve imbarcare tutte le provviste di peso maneggevole anche se l'imbarco richieda l'uso di verricelli, e curarne la sistemazione nelle cambuse e nei depositi frigoriferi.

L'imbarco di provviste, quando sia compiuto oltre l'orario di servizio, darà luogo al compenso per lavoro straordinario anche a favore del personale di famiglia che siavi adibito.

Art. 30.

SOSTITUZIONE DI AMMALATI E DI INFORTUNATI

Nel caso di malattia o infortunio di alcuno degli arruolati durante la navigazione, il servizio dell'ammalato sarà disimpegnato, entro i limiti dell'orario normale, dal rimanente personale, anche appartenente a diversa categoria, senza diritto a compensi extra, salvo quanto è disposto all'art. 40.

Art. 31.

OGGETTI IN CONSEGNA

Il personale che ha ricevuto in regolare consegna oggetti di dotazione e corredo è tenuto alla restituzione degli oggetti stessi o al pagamento dell'eventuale mancanza o danneggiamento.

Capo VI

PAGHE - COMPENSI - INDENNITA'

Art. 32.

PAGHE

Le paghe mensili spettanti agli arruolati a seconda del grado e della qualifica risultanti a ruolo sono indicate nelle tabelle paghe allegate al presente contratto (*Allegati* 4, 5 e 6).

La paga giornaliera è ragguagliata a un trentesimo della paga mensile. La quota oraria è ragguagliata a un ottavo della quota giornaliera.

A tutti gli effetti del presente Contratto la giornata inizia alle ore zero e termina alle ore 24.

Art. 33.

INDENNITÀ DI CONTINGENZA

Agli arruolati è corrisposta l'indennità di contingenza secondo le modalità e le misure stabilite per i lavoratori dell'industria del gruppo territoriale A con l'accordo interconfederale 15 gennaio 1957.

L'importo in lire giornaliere delle variazioni della indennità di contingenza per ogni punto di variazione del costo della vita rispetto alla base è stabilita per i vari gradi e qualifiche nelle misure indicate nella tabella allegata al presente Contratto (*Allegato* 7).

L'indennità di contingenza giornaliera è ragguagliata a un trentesimo dell'indennità di contingenza mensile agli effetti della determinazione delle indennità e dei compensi da calcolarsi per giorni correnti (*esempio*: *ferie, preavviso, indennità risoluzione rapporto di lavoro*); è ragguagliata a un ventiseiesimo dell'indennità di contingenza mensile agli effetti della determinazione delle singole indennità e dei compensi da calcolarsi per giorni lavorativi (*esempio*: *riposi compensativi per giorni festivi trascorsi in navigazione*).

Art. 34.

INDENNITÀ RISCHIO MINE

Oltre la paga e altre competenze previste dal presente Contratto è dovuta agli arruolati una indennità per rischio mine nei limiti in appresso specificati e nelle misure indicate nelle tabelle allegate al presente Contratto (*Allegati* 8 *e* 9).

La indennità rischio mine è dovuta per ogni giorno di arruolamento e quindi anche per ogni giorno di ferie e riposo compensativo fruito dal marittimo durante il corso del rapporto di arruolamento. Non è dovuta agli equipaggi delle navi ferme per inoperosità nei porti nazionali o esteri che non producano reddito. Sono considerate a questo effetto inoperose anche le navi requisite per le quali non è corrisposto il compenso di requisizione. Nel caso di trasferimento di navi inoperose da un porto ad altro la indennità rischio mine è corrisposta per i giorni di navigazione.

L'indennità rischio mine è compenso di natura eccezionale e transitoria e viene corrisposta agli arruolati in funzione di un particolare contingente rischio professionale. Essa non costituisce coefficiente della retribuzione. Non va quindi computata sui supplementi di qualsiasi natura, anche se fissi o continuativi, quali la indennità sostitutiva di ferie e di riposi compensativi, i compensi per lavoro straordinario, i premi di rendimento e operosità, la gratifica natalizia, la gratifica pasquale, i compensi per festività nazionale, la indennità sostitutiva del preavviso, la indennità di risoluzione del rapporto di lavoro e simili.

L'indennità rischio mine non è da considerarsi come accessorio della retribuzione a carattere continuativo a mente dell'articolo 71 del Regolamento per l'esecuzione della legge infortuni approvato con R. D. 25 gennaio 1937, n. 200, e non va in conseguenza computata agli effetti della liquidazione delle indennità di infortunio e malattia.

La indennità per rischio mine non va calcolata per determinare la retribuzione agli effetti del calcolo dei contributi per gli assegni familiari e per le assicurazioni sociali; per i Padroni al comando e i Direttori di macchina o Capi macchinisti non va altresì calcolata per determinare la « indennità di rappresentanza durante l'imbarco ».

Le misure dell'indennità rischio mine sono stabilite in ragione del mese commerciale.

L'indennità rischio mine giornaliera è ragguagliata a un trentesimo dell'indennità rischio mine mensile.

Art. 35.

INDENNITÀ RISCHIO GUERRA

Qualora la nave dovesse navigare o sostare in zone geografiche ove esista un effettivo rischio di guerra riconosciuto dagli Enti assicuratori Corpi, le parti stipulanti si riuniranno per concordare l'importo della indennità di rischio guerra da corrispondere agli equipaggi, fissando inoltre le modalità e il periodo di tempo per il quale l'indennità dovrà essere corrisposta.

La decorrenza e la cessazione dell'indennità si identificheranno con l'inizio e la cessazione del riconoscimento del rischio da parte degli Enti assicuratori Corpi.

Art. 36.

EVENTUALE PERIODO DI INGAGGIO

Qualora l'arruolamento sia preceduto da un periodo di ingaggio (decorrente dalla data di consegna del libretto di navigazione) il marittimo avrà diritto per tale periodo, sempre che abbia mantenuto l'impegno di arruolarsi, alla paga, all'indennità di contingenza, al supplemento paga per anzianità per il personale di stato maggiore, all'indennità speciale per i sottufficiali, all'indennità speciale per il personale di macchina e all'indennità sostitutiva della panatica. Nel caso che il marittimo sia inviato dall'armatore ad imbarcare in porto diverso da quello di ingaggio, il marittimo avrà inoltre diritto al rimborso delle spese di viaggio e di trasporto del corredo sostenute per recarsi a bordo, nei limiti previsti per il caso di rimpatrio, qualora l'armatore non provveda direttamente.

Per la durata del viaggio per recarsi all'estero e fino all'imbarco sarà corrisposta, in luogo dell'indennità sostitutiva della panatica, una indennità giornaliera che consenta l'acquisto di viveri di valore nutritivo non inferiore a quello di tabella del presente Contratto.

Il periodo di ingaggio, seguito da arruolamento, sarà considerato utile agli effetti della determinazione della anzianità di servizio.

Art. 37.

TERMINI E MODALITÀ DI CORRESPONSIONE DELLE PAGHE E ALTRE COMPETENZE DEGLI ARRUOLATI - LIBRETTO PAGHE

La paga, l'indennità di contingenza, l'indennità rischio mine, il supplemento paga per l'anzianità, la indennità per sottufficiali, l'indennità speciale per il personale di macchina e i soprassoldi indicati in calce alle tabelle paghe sono corrisposti alla fine di ogni

mese, o alla fine di ogni viaggio quando la durata del viaggio superi un mese, entro tre giorni (esclusi i festivi), in porto nazionale.

Sempre in porto nazionale gli altri compensi, soprassoldi e indennità spettanti agli arruolati per qualunque altro titolo a norma del presente Contratto saranno corrisposti in ogni caso non oltre 15 giorni dalla fine del mese o del viaggio.

Durante l'arruolamento il Comandante corrisponderà acconti all'equipaggio sulla disponibilità per competenze maturate liquidabili, fino alla concorrenza dell'80%.

Gli acconti in valuta estera saranno corrisposti nelle misure concesse dal competente Ministero e saranno ragguagliati al cambio ufficiale del giorno del pagamento. L'ammontare del controvalore in lire al cambio ufficiale degli acconti corrisposti in valuta non potrà superare il saldo spettante al marittimo per le competenze maturate a suo favore al momento della corresponsione dell'acconto.

Ad ogni arruolato, a termini di legge, sarà fornito, a spese dell'armatore, un libretto od altro documento equipollente, sul quale saranno specificatamente registrate le competenze e tutti i supplementi liquidati.

Norme di coltivazione

Art. 38.

GRATIFICA NATALIZIA E GRATIFICA PASQUALE

A) *Gratifica natalizia.*

In occasione del Natale sarà corrisposta agli arruolati che abbiano compiuto un anno di arruolamento una gratifica costituita da una mensilità dei seguenti elementi:

a) paga e soprassoldi indicati in calce alle tabelle paghe;

b) supplemento paga per anzianità al personale di stato maggiore;

c) indennità speciale sottufficiali;

d) indennità di contingenza;

e) indennità di rappresentanza durante l'imbarco per i Padroni al comando e Direttori di macchina;

f) valore convenzionale della panatica come stabilito dall'art. 52;

g) indennità speciale personale di macchina.

B) *Gratifica pasquale.*

In occasione della Pasqua sarà corrisposta agli arruolati che abbiano compiuto un anno di arruolamento una gratifica nella misura dell'85% (ottantacinque per cento) degli elementi presi a base per la corresponsione della gratifica natalizia.

Agli arruolati entrati in servizio nel corso dell'anno o che cessino dal servizio nel corso dell'anno, la gratifica natalizia e quella pasquale saranno corrisposte in ragione di tanti dodicesimi quanti sono i mesi di arruolamento compiuti, calcolando come mese intero la frazione uguale o superiore a quindici giorni e non computando quella inferiore.

Nel caso di cessazione del rapporto di lavoro, in occasione della liquidazione delle altre competenze, saranno corrisposte anche le quote parte della gratifica natalizia e della gratifica pasquale.

Nel caso di impiego pro-tempore, nel corso dell'anno, di un arruolato presso lo stesso armatore con grado superiore a quello attribuito al momento della liquidazione delle gratifiche, la liquidazione stessa sarà effettuata computando i ratei della maggiore retribuzione percepita nel periodo di funzionamento.

Art. 39.

ASSEGNI FAMILIARI

Gli assegni familiari sono corrisposti agli arruolati nelle misure e con le modalità stabilite per i lavoratori dell'industria dalle apposite disposizioni di legge (*Allegato* 10).

Nota. — In base alle vigenti disposizioni di legge gli assegni familiari sono pure dovuti per il periodo di preavviso, anche se il datore di lavoro si sia avvalso della facoltà di sostituire ad esso la relativa indennità, e per il periodo di ferie.

Art. 40.

COMPENSI PER FUNZIONI DI GRADO O CATEGORIA SUPERIORE

Al personale cui fosse affidata funzione di grado o categoria superiore spetteranno, pro tempore, la paga e gli emolumenti accessori inerenti a tale grado o categoria.

Art. 41.

COMPENSI PER SOSTITUZIONE DI PERSONALE MANCANTE

Qualora risultasse mancante alcuno degli arruolati (Ufficiali, Sottufficiali e Comuni) previsto dalla tabella di armamento, il Comandante regolerà il servizio in modo che il personale non abbia a superare le normali otto ore di lavoro.

Alla persona o alle persone che effettivamente avessero eseguito, oltre il proprio lavoro, anche quello dei mancanti, verrà corrisposto un compenso complessivo pari alla paga e indennità di contingenza (esclusa panatica ed ogni altro accessorio) che sarebbero spettate ai mancanti durante il periodo della effettiva sostituzione. Tale compenso sarà ripartito fra gli interessati in proporzione delle rispettive paghe e indennità di contingenza (esclusa panatica e ogni altro accessorio).

Se, nonostante la mancanza di alcuno degli arruolati, non fossero richieste particolari prestazioni di altro o di altri componenti l'equipaggio, la paga e la indennità di contingenza (esclusa la panatica ed ogni altro accessorio) che sarebbero spettate ai mancanti saranno ripartite fra gli arruolati delle singole sezioni alle quali appartiene il mancante, in proporzione delle rispettive paghe e indennità di contingenza.

Art. 42.

COMPENSI PER LAVORO STRAORDINARIO

Ogni lavoro eseguito dai componenti l'equipaggio oltre gli orari stabiliti nei precedenti articoli è considerato lavoro straordinario.

I compensi orari per lavoro straordinario sono stabiliti nelle misure indicate nelle tabelle allegate al presente contratto (*Allegati* 11 *e* 12).

Non sarà considerato lavoro straordinario quello relativo ai calcoli di navigazione e dei diagrammi di macchina, nonchè a qualunque lavoro per la sicurezza della nave, dei passeggeri e del carico. La presente disposizione riguarda tutte le categorie e specialità dell'equipaggio, siano o non siano di servizio gli arruolati che vi appartengono, nel momento in cui il lavoro stesso viene compiuto.

Sono esclusi dal compenso per lavoro straordinario i Padroni al Comando, i Direttori di macchina, i Medici, i Capi o Primi Commissari, i Maîtres d'Hôtel, i Maestri di casa.

Ai Maestri di casa e Maîtres d'Hôtel, esclusi dai compensi per lavoro straordinario, sarà corrisposto un supplemento mensile tale da assicurare ad essi una retribuzione complessiva superiore almeno del 10% a quella del primo cameriere, computando in quest'ultima anche il compenso per lavoro straordinario.

Le prestazioni straordinarie devono essere autorizzate di volta in volta dal comando della nave.

Gli infermieri e le infermiere avranno diritto a compensi per lavoro straordinario, intendendosi ore straordinarie quelle di servizio compiute oltre le otto ore di servizio effettivo sulle ventiquattro.

E' sempre ammessa la forfetizzazione del compenso per lavoro straordinario, da convenirsi caso per caso fra le Organizzazioni sindacali interessate mediante contratto collettivo.

Movimenti in porto (1).

Sarà riconosciuto il compenso per lavoro straordinario al personale chiamato, fuori del proprio turno di lavoro, per i movimenti in porto e per l'entrata e uscita dal bacino.

Per i movimenti di arrivo e partenza il compenso di cui sopra sarà riconosciuto solo quando abbia luogo più di un movimento di arrivo o partenza nella medesima giornata. Il movimento di un arrivo o di una partenza, in una giornata, non dà luogo ad alcun compenso per lavoro straordinario.

Art. 43.

INDENNITÀ DI RAPPRESENTANZA DURANTE L'IMBARCO (SOSTITUTIVA DEI COMPENSI PER LAVORO STRAORDINARIO) PER PADRONI AL COMANDO E DIRETTORI DI MACCHINA

Ai Padroni al comando e ai Direttori di macchina sarà corrisposta, in luogo del compenso per eventuale lavoro straordinario, una indennità di rappresentanza durante l'imbarco pari al 60% della paga base, esclusa la indennità di contingenza, la panatica ed ogni altro compenso o indennità, con il limite massimo di lire 57.750 mensili o pro-rata.

La predetta indennità è considerata elemento della retribuzione a tutti gli effetti; è computata ai fini della liquidazione della gratifica natalizia e della gratifica pasquale, della indennità sostitutiva delle ferie e dei riposi compensativi, del trattamento per festività cadenti di domenica, dell'indennità sostitutiva del preavviso e dell'indennità di anzianità e del trattamento economico in caso di infortunio o malattia.

(1) Per il personale arruolato sulle navi della Società per Azioni TIRRENIA sono confermate le norme particolari approvate dal Ministero della Marina Mercantile.

Art. 44.

SOPRASSOLDO PER TRASPORTO MATERIE INFIAMMABILI O ESPLOSIVE

Qualora la nave fosse adibita al trasporto di materie infiammabili, e il carico di tali materie raggiunga almeno il 25% del tonnellaggio di stazza lorda della nave, sarà corrisposto a tutti i componenti l'equipaggio un soprassoldo nella misura del 15% (quindici per cento) della paga e della indennità di contingenza, esclusa la panatica e ogni altra indennità o compenso, per tutto il tempo per il quale le materie infiammabili saranno rimaste a bordo.

Ferme restando le altre condizioni, l'indennità predetta sarà elevata al 20% (venti per cento) quando la nave sia adibita a trasporto di esplosivi e il carico di tali materie raggiunga almeno una tonnellata.

Art. 45.

SOPRASSOLDO PER PROLUNGATA NAVIGAZIONE ALL'ESTERO

Nel caso di ininterrotta permanenza all'estero per oltre quattro mesi a contare dall'ora della partenza della nave dall'ultimo porto nazionale all'ora dell'arrivo della nave al primo porto nazionale, sarà corrisposto all'arruolato un soprassoldo in misura pari all'8% (otto per cento) della paga più indennità di contingenza, con decorrenza dal giorno di partenza dallo ultimo porto nazionale e fino all'arrivo al primo porto nazionale.

Agli effetti del presente articolo il periodo di navigazione si considera continuativo all'estero anche nel caso che la nave approdi in porto nazionale con sosta di durata inferiore a 48 ore.

Art. 46.

INDENNITÀ RISCHI EPIDEMICI

Quando la nave approdi in un porto riconosciuto colpito da malattia epidemica con ordinanza del Ministero competente verrà corrisposta a tutto l'equipaggio una indennità pari al 10% (dieci per cento) della paga per il periodo che decorre dall'arrivo al porto infetto fino al giorno della libera pratica al porto successivo, ma non oltre i 15 giorni dalla partenza dal porto infetto.

L'indennità è pure dovuta nell'ipotesi che l'ordinanza del Ministero competente sia emanata successivamente alla data dell'arrivo della nave nel porto infetto, ma con riferimento al tempo dell'approdo o della permanenza della nave in detto porto.

L'indennità è pure dovuta nell'ipotesi che la patente rechi l'annotazione della esistenza di uno stato epidemico di colera o peste, o vaiuolo o tifo petecchiale, o febbre gialla, ma occorre che nell'annotazione sulla patente ricorra testuale la espressione « epidemia » o « stato epidemico ».

Quando si manifesti a bordo un caso di colera, di peste, di vaiuolo, di tifo petecchiale o di febbre gialla, è dovuta all'equipaggio la stessa indennità sopra prevista dal momento della partenza della nave dall'ultimo porto, ma in ogni caso con decorrenza da non oltre 15 giorni prima della constatazione della malattia fino al giorno dell'ammissione della nave a libera pratica.

Art. 47.

DELEGHE DELL'ARRUOLATO PER IL PAGAMENTO DI PARTE DELLA RETRIBUZIONE

L'arruolato ha facoltà di delegare una o più persone della propria famiglia a riscuotere parte delle sue competenze, fino all'80%. Per avvalersi di tale facoltà lo arruolato deve presentare all'armatore o al Comandante apposita domanda, con la designazione della persona o delle persone delegate alla riscossione.

Il pagamento delle somme cedute verrà fatto mensilmente a cura dell'armatore, alla persona o alle persone designate dall'arruolato, entro il decimo giorno del mese successivo a quello cui si riferisce la retribuzione.

Art. 48.

DIVISE EQUIPAGGIO

Quando sia prescritta dall'armatore, gli Ufficiali, i Sottufficiali ed i Comuni di coperta e di camera dovranno possedere e mantenere in buone condizioni la divisa, indossandola quando il Comandante lo prescriva. Dette divise verranno fornite ai Sottufficiali e ai Comuni dall'armatore, che concorrerà per due terzi della spesa, entro il limite di due divise all'anno.

L'armatore disporrà affinchè a bordo siano disponibili le tenute di fatica necessarie per il personale di coperta, da indossarsi secondo le disposizioni del Comandante.

Agli Ufficiali, se imbarcati o in licenza, spetterà una indennità per il mantenimento della divisa, se prescritta, nelle seguenti misure mensili:

Direttori di macchina:		
per viaggi di lungo corso e gran cabotaggio .	Lire	6.500
per viaggi mediterranei .	»	5.000
Ufficiali di macchina .	»	4.000
Ufficiali di coperta .	»	3.500
Allievi Ufficiali	»	2.500

CAPO VII

ALLOGGIO E VITTO

Art. 49.

CORREDO CUCCETTE

Allo Stato Maggiore sarà provveduto, a cura dell'armatore, il corredo di letto e cabina: due materassi, dei quali uno di lana; due guanciali, dei quali uno di lana; due coperte di lana; quattro lenzuoli; due federe bianche per guanciali.

Ai Sottufficiali e Comuni saranno forniti: un guanciale di lana e un materasso o di lana o di gomma piuma o di pullmann; due coperte di lana; quattro lenzuoli; due federe bianche per guanciali.

A ciascun componente l'equipaggio saranno forniti due asciugamani, da cambiarsi una volta la settimana.

La fornitura del corredo predetto è obbligatoria da parte dell'armatore e non può essere compensata con indennità in contanti.

Gli arruolati sono tenuti alla buona conservazione ed alla restituzione dei corredi.

Sarà provveduto a cura dell'armatore al cambio dei corredi di biancheria, di regola, una volta ogni quindici giorni.

Norma transitoria.

Le dotazioni esistenti a bordo per i Comuni, non conformi a quanto prescritto dal presente articolo, saranno sostituite gradualmente in occasione del rinnovo delle dotazioni stesse, e in ogni caso non oltre il 30 giugno 1960.

Art. 50.

VITTO, QUALITÀ E QUANTITÀ DEI VIVERI

Le razioni viveri sono determinate nelle quantità e qualità risultanti dalle tabelle allegate al presente contratto (*Allegati* 14, 15, 16 e 17).

Il vitto dovrà essere confezionato e consumato a bordo.

L'armatore provvederà all'equipaggio le stoviglie in terraglia, e le posate in alpacca o in metallo inossidabile per la consumazione dei pasti.

Norma transitoria.

Le dotazioni esistenti a bordo, non conformi a quanto stabilito nel terzo comma del presente articolo, saranno sostituite gradualmente, e in ogni caso non oltre il 30 giugno 1960.

Art. 51.

INDENNITÀ SOSTITUTIVA DELLA PANATICA

Durante l'arruolamento, nei porti nazionali, nel caso eccezionale di nave armata che non fornisca servizio di mensa, oppure di nave disarmata o in riparazione pure senza servizio di mensa, e negli altri casi speciali in cui non possa essere somministrato dall'armatore il vitto in natura (ad esempio: periodi di ingaggio, giorni di disinfestazione della nave, giorni di cucina chiusa, ecc.) l'armatore dovrà corrispondere in sostituzione del vitto le seguenti indennità giornaliere:

Ufficiali:		
a) per gli Ufficiali domiciliati nel Comune che include il porto nel quale si trova la nave	Lire	1.500
b) per gli Ufficiali domiciliati in Comune diverso da quello che include il porto nel quale si trova la nave	»	1.800
Allievi ufficiali	»	1.200
Sottufficiali	»	1.000
Comuni	»	800

Tale indennità sarà corrisposta anche per i giorni di viaggio in Italia, e in particolare per prendere imbarco, per trasbordo e per rientrare nella località di ingaggio dopo la risoluzione del rapporto di lavoro.

Nei viaggi all'estero per prendere imbarco o per rimpatrio durante i quali non sia somministrato il vitto in natura, sarà corrisposta in sostituzione della panatica una indennità che consenta l'acquisto di viveri di valore nutritivo corrispondenti a quelli di tabella.

In caso di restrizione della razione giornaliera, sarà corrisposta all'equipaggio la differenza in contanti, secondo il prezzo dei viveri nei porti di usuale rifornimento.

Art. 52.

VALUTAZIONE DELLA PANATICA QUALE COEFFICIENTE DELLA RETRIBUZIONE

In tutti i casi in cui occorra computare la panatica quale coefficiente della retribuzione o considerarla come coefficiente di calcolo per la liquidazione di indennità (ad esempio: indennità sostitutiva del preavviso; indennità di risoluzione del rapporto di lavoro; indennità sostitutiva delle ferie o dei riposi compensativi; indennità giornaliera in caso di malattia o infortunio; gratifica natalizia; gratifica pasquale, ecc.) il valore da attribuire alla panatica è determinato nelle misure seguenti:

Padrone al comando e Direttore di macchina	Lire	15.000	mensili
Ufficiali e Allievi Ufficiali .	»	13.500	»
Sottufficiali	»	11.400	»
Comuni	»	9.600	»

CAPO VIII

RIPOSI FESTIVI
FERIE - CONGEDI MATRIMONIALI

AVVERTENZA. — *Nel testo del presente Contratto per « festività nazionali » si intendono, oltre la ricorrenza del 2 giugno, le ricorrenze del 25 aprile, del 1° maggio e del 4 novembre. Per « festività infrasettimanali » si intendono le festività che normalmente cadono in giorno infrasettimanale, escluse le quattro « festività nazionali ».*

Art. 53.

GIORNI FESTIVI

Sono considerati giorni festivi:

a) tutte le domeniche;

b) la festa nazionale (2 giugno), l'anniversario della liberazione (25 aprile), la festa del lavoro (1° maggio), il giorno dell'unità nazionale (4 novembre);

c) le seguenti ulteriori festività:

1 Gennaio (Capodanno);
6 Gennaio (Epifania);
19 Marzo (San Giuseppe);
Lunedì di Pasqua;
Ascensione;
Corpus Domini;
29 Giugno (SS. Pietro e Paolo);
15 Agosto (Assunzione);
1 Novembre (Ognissanti);
8 Dicembre (Immacolata Concezione);
25 Dicembre (Natale);
26 Dicembre (S. Stefano).

Nei porti sono considerati semifestivi, e cioè festivi nelle sole ore pomeridiane, i giorni seguenti:

vigilia di Pasqua;
vigilia di Natale.

Nei porti esteri ove vige tale consuetudine è inoltre considerato non lavorativo il pomeriggio del sabato.

Art. 54.

GIORNI FESTIVI TRASCORSI IN NAVIGAZIONE

Durante la navigazione i turni di servizio continuano anche nei giorni festivi secondo l'orario normale di lavoro.

a) *Domeniche e festività infrasettimanali* (escluse festività nazionali).

A tutti gli arruolati, compreso il Padrone al comando e il Direttore di macchina, saranno riconosciuti tanti giorni di franchigia (*riposi compensativi*) quanti saranno i giorni di domenica e i giorni di festività infrasettimanali trascorsi in navigazione.

I riposi compensativi dovranno essere concessi appena possibile, in porto nazionale, in giorni feriali, con facoltà di scendere a terra.

Qualora l'arruolato, nei giorni predetti, presti lavoro oltre l'orario normale del turno di navigazione, verrà corrisposto il compenso per lavoro straordinario nelle misure stabilite per il lavoro straordinario in navigazione per le ore eccedenti l'orario normale.

Nel caso in cui esigenze di servizio, delle quali sarà giudice il Comandante, non permettessero durante il corso della convenzione di arruolamento la concessione dei riposi compensativi per i giorni festivi trascorsi in navigazione, l'armatore indennizzerà l'arruolato mediante il pagamento di tante giornate di paga, indennità di contingenza, valore convenzionale della panatica di cui all'art. 52, ed eventuali indennità fisse, quante saranno le giornate di riposo dall'arruolato stesso non fruite.

b) *Festività nazionali* (infrasettimanali).

Agli arruolati, esclusi il Padrone al comando e il Direttore di macchina, che si trovino in navigazione in giorno di festività nazionale sarà riconosciuto il compenso lavoro straordinario per le ore di lavoro effettivamente prestate, nelle misure vigenti per il lavoro straordinario festivo in porto, con esclusione del riposo compensativo.

Al Padrone al comando e al Direttore di macchina sarà corrisposto un importo pari ad 1/26 della retribuzione mensile se il Padrone al comando o Direttore di macchina sia tenuto a prestare la propria opera in navigazione per l'intera giornata; metà di detto importo se il Padrone al comando o Direttore di macchina sia tenuto a prestare la propria opera per non più di mezza giornata. Sono considerate intere giornate in navigazione quelle in cui sia in funzione il turno di navigazione per più di dodici ore, e mezza giornata in navigazione quelle in cui il turno di navigazione sia in funzione per più di un'ora e non più di dodici ore.

Ai sensi delle vigenti disposizioni di legge in materia, agli effetti del precedente comma saranno considerati i seguenti elementi della retribuzione: paga, supplemento paga per anzianità, indennità di contingenza e indennità di rappresentanza durante l'imbarco; per i Direttori di macchina anche l'indennità speciale di macchina.

La indennità di cui alla presente norma, pari a 1/26 della retribuzione, non può essere sostituita con un giorno di riposo compensativo.

Art. 55.

GIORNI FESTIVI NEI PORTI

Agli arruolati, esclusi il Padrone al comando e il Direttore di macchina, che siano tenuti a prestare la loro opera a bordo della nave in porto o siano tenuti a disposizione dell'armatore per esigenze di servizio in giorno di domenica o di festività nazionale o di altra festività infrasettimanale (escluso il servizio di guardia, per il quale si applicano le norme degli articoli 20 e 21) spetta il compenso lavoro straordinario per le ore di lavoro effettivamente prestate.

Al Padrone al comando e al Direttore di macchina che siano tenuti a prestare la loro opera a bordo della nave in porto o siano tenuti a disposizione dell'armatore per esigenze di servizio in giorno di festività nazionale spetta un importo pari a 1/26 della retribuzione se siano tenuti a prestare la loro opera per l'intera giornata, la meta di detto importo se siano tenuti a prestare la loro opera per non più di mezza giornata.

Art. 56.

FESTIVITA NAZIONALI E ALTRE FESTIVITA NORMALMENTE INFRASETTIMANALI CADENTI DI DOMENICA

Qualora una delle festività nazionali o una delle altre festività normalmente infrasettimanali cada in giorno di domenica, è dovuta all'arruolato, in più del trattamento spettante ai sensi dei precedenti articoli 54 e 55, un importo pari a 1/26 della retribuzione mensile (paga, indennità di contingenza, supplemento paga per anzianità, indennità fisse). E' in facoltà dell'armatore di concedere, in sostituzione di tale importo, una giornata di riposo compensativo.

Art. 57.

FERIE

A tutti i componenti l'equipaggio è riconosciuto un periodo feriale retribuito (paga, indennità fisse e valore convenzionale della panatica di cui all'art. 52) di diciotto giorni di calendario per ogni anno di servizio o pro-rata. Per il Direttore di macchina detto periodo è elevato a 26 giorni.

L'armatore dovrà accordare il periodo feriale all'arruolato nel porto nazionale di armamento o di ultima destinazione o di arruolamento.

L'arruolato avrà normalmente diritto di fruire del periodo feriale senza interromperlo, salvo impedimento che derivi da esigenze di servizio, nel qual caso sarà consentito all'armatore di frazionarlo in due periodi e, ove occorra, di differirlo in tutto o in parte all'anno successivo.

Qualora l'armatore, per imprescindibili ragioni di servizio, non potesse concedere, in tutto o in parte, le ferie annuali a sensi dei commi precedenti, corrisponderà all'arruolato altrettante giornate di paga, indennità di contingenza, valore convenzionale della panatica di cui all'art. 52, ed eventuali indennità fisse, quante saranno le giornate di ferie non fruite.

Art. 58.

CONGEDO MATRIMONIALE

a) *Personale di Stato Maggiore.*

Agli Ufficiali, ai Marconisti e agli Allievi ufficiali che contraggano matrimonio sarà concesso un congedo straordinario di giorni quindici. Il congedo verrà accordato nel porto di armamento o di ultima destinazione o di arruolamento.

Per fruire di tale congedo l'interessato dovrà presentare domanda con congruo preavviso.

Il congedo di cui sopra non potrà essere computato nel periodo delle ferie annuali nè potrà essere considerato in tutto o in parte quale periodo di preavviso di licenziamento.

Per la corresponsione della retribuzione si adotteranno i criteri seguiti per le ferie.

Il periodo di congedo matrimoniale è computato agli effetti della determinazione dell'anzianità di servizio.

Prima della concessione della licenza dovrà essere presentato il certificato di avvenuta pubblicazione matrimoniale.

La celebrazione del matrimonio dovrà essere documentata entro il mese successivo.

b) *Sottufficiali e comuni.*

Ai Sottufficiali e Comuni che contraggano matrimonio sarà concesso un congedo straordinario di otto giorni consecutivi.

Il congedo di cui al primo comma del presente articolo spetta all'arruolato il cui rapporto di lavoro duri da almeno una settimana.

Il congedo verrà accordato nel porto nazionale di armamento o di ultima destinazione o di arruolamento.

Per fruire di tale congedo l'interessato dovrà presentare domanda con un preavviso di almeno sei giorni, salvo casi eccezionali.

Il congedo matrimoniale non potrà essere computato nel periodo delle ferie annuali, nè potrà essere considerato in tutto o in parte quale periodo di preavviso di licenziamento.

Durante il periodo di congedo matrimoniale sarà corrisposto ai marittimi un assegno calcolato moltiplicando per 8 il guadagno medio giornaliero realizzato nell'ultimo periodo di paga, computandosi anche il valore convenzionale della panatica, i compensi per lavoro straordinario ed ogni supplemento o indennità, anche occasionali, eccettuate soltanto le indennità di risoluzione del rapporto, la gratifica natalizia, la gratifica pasquale, le indennità sostitutive di riposi maturati non fruiti ed eventuali indennità corrisposte *una tantum.*

Qualora le esigenze dei traffici non consentano in tutto o in parte la concessione del congedo all'epoca del matrimonio è lasciata al marittimo la facoltà di scelta di ritardare, in tutto o in parte, il congedo ma-

trimoniale, ovvero di risolvere il rapporto di arruolamento con diritto alla corresponsione dell'indennità di risoluzione del rapporto, escluso il preavviso.

Capo IX

PREVIDENZE

Art. 59.

ASSICURAZIONE PER L'INVALIDITÀ E LA VECCHIAIA

Tutti i componenti l'equipaggio sono assicurati per l'invalidità e la vecchiaia presso la Cassa Nazionale Previdenza Marinara, secondo le apposite disposizioni di legge.

Art. 60.

ASSICURAZIONI CONTRO LA TUBERCOLOSI E LA DISOCCUPAZIONE

Tutti i componenti l'equipaggio sono assicurati contro la tubercolosi e contro la disoccupazione involontaria secondo le apposite disposizioni di legge e di regolamento.

Note. — Ove l'arruolato chieda la risoluzione del rapporto di lavoro, gli sarà concessa, al termine del congedo, l'iscrizione con precedenza assoluta nel turno particolare dell'armatore dal quale ha ottenuto il congedo. In mancanza di tale turno gli sarà concessa l'iscrizione con precedenza nel turno generale. Per fruire di questa iscrizione con precedenza il marittimo dovrà farne richiesta all'armatore (per l'iscrizione nel turno particolare), ovvero all'Autorità marittima (per l'iscrizione nel turno generale), entro un mese dalla data di celebrazione del matrimonio.

Gli assegni per congedo matrimoniale sono corrisposti ai marittimi dall'armatore per conto dell'I.N.P.S.

Il rimborso all'armatore delle somme corrisposte per congedi matrimoniali sarà effettuato dall'I.N.P.S. successivamente all'invio, a cura dello stesso armatore, del certificato di matrimonio presentato dal marittimo che ha fruito del congedo matrimoniale e con le modalità stabilite dall'Istituto stesso.

Hanno diritto all'assegno matrimoniale anche i marittimi disoccupati che alla data del matrimonio possano far valere un rapporto di arruolamento di almeno quindici giorni nei novanta giorni precedenti la data stessa. A questo effetto non si computa l'eventuale periodo passato in servizio militare per richiamo alle armi o per arruolamento volontario o per trattenimento alle armi oltre il servizio di leva.

Ai marittimi disoccupati l'assegno per il periodo di congedo matrimoniale sarà corrisposto dalla Sede dell'I.N.P.S. competente per il luogo di residenza del marittimo. La corresponsione dell'assegno sara effettuata su presentazione di domanda in carta semplice corredata del certificato di matrimonio e della documentazione necessaria a dimostrare lo stato di disoccupazione nonchè il possesso dei requisiti specificati nel presente articolo.

Hanno diritto all'assegno per congedo matrimoniale i marittimi in servizio militare per richiamo alle armi, per arruolamento volontario o per trattenimento alle armi oltre il servizio di leva, i quali possano far valere un rapporto di arruolamento di almeno quindici giorni nei novanta precedenti la data di richiamo alle armi ovvero la data di ultimazione del servizio di leva.

Il pagamento dell'assegno sarà effettuato direttamente dalla Sede competente dell'I.N.P.S.

I marittimi disoccupati e quelli che si trovano alle armi decadono dal diritto al conseguimento dell'assegno ove non ne facciano domanda alla competente Sede dell'I.N.P.S. entro un anno dalla data del matrimonio.

Art. 61.

INDENNITÀ DI DISOCCUPAZIONE IN CASO DI RISOLUZIONE DELLA CONVENZIONE DI ARRUOLAMENTO PER NAUFRAGIO

In caso di risoluzione della convenzione di arruolamento per naufragio, qualunque sia il tipo di convenzione, è dovuta al marittimo oltre alle indennità previste dal presente contratto, la indennità di disoccupazione a termini della Convenzione Internazionale di Genova 15 giugno 1920, approvata con R. D. 27 dicembre 1925, n. 2544 (1).

Art. 62.

ASSICURAZIONI MALATTIE E INFORTUNI

Tutti i componenti l'equipaggio sono assicurati contro gli infortuni e le malattie a sensi di legge.

L'armatore assicurerà inoltre le prestazioni indicate nelle tabelle allegate al presente contratto (*Allegati* 18 e 19).

La malattia non darà luogo alla risoluzione della convenzione di arruolamento, sempreché l'arruolato sia in grado di riprendere il proprio posto a bordo 24 ore prima della partenza della nave, e ciò consti all'armatore, in base a referto sanitario, almeno 48 ore prima della partenza.

Art. 63.

SERVIZIO MILITARE DI LEVA E RICHIAMI ALLE ARMI

In caso di chiamata o richiamo alle armi gli arruolati hanno diritto al trattamento previsto dalle apposite disposizioni di legge applicabili alla loro categoria.

L'arruolato richiamato alle armi avrà diritto alla conservazione del posto e sarà reintegrato nel primitivo imbarco non appena la nave sosti nel porto di armamento o in quello nazionale di ultima destinazione o capolinea, sempreché nel frattempo non sia comunque venuta a scadere la convenzione con la quale era arruolato al momento del suo richiamo alle armi.

---

(1) *Convenzione Internazionale di Genova* 15 *giugno* 1920, approvata con R. D. 27 dicembre 1925, n. 2544 (*Gazzetta Ufficiale* 16 febbraio 1926, n. 38).

Indennità di disoccupazione in caso di perdita della nave per naufragio.

Art. 1. — Agli effetti dell'applicazione della presente Convenzione, il termine « marittimi » comprende tutte le persone occupate a bordo di qualsiasi nave adibita a navigazione marittima.

Per l'applicazione della presente Convenzione, il termine « nave » è applicabile a tutti i bastimenti di qualsiasi natura, di proprietà pubblica o privata adibiti a navigazione marittima, escluse le navi da guerra.

Art. 2. — In caso di perdita per naufragio di una nave qualsiasi, l'armatore o la persona con la quale il marittimo ha stipulato un contratto per prestare servizio a bordo della nave, dovrà pagare ad ogni marittimo imbarcato sulla nave una indennità per fare fronte alla disoccupazione derivante dalla perdita della nave per naufragio.

Questa indennità sarà pagata per tutti i giorni dell'effettivo periodo di disoccupazione del marittimo in ragione del salario dovuto in base al Contratto, ma l'ammontare totale dell'indennità dovuta a ciascun marittimo per la presente Convenzione potrà essere limitato a due mesi di salario.

Art. 3. — Tali indennità godranno degli stessi privilegi che gli arretrati di salario per il servizio prestato, ed i marittimi, per il recupero di esse, avranno diritto a ricorrere agli stessi mezzi di procedimento che per gli arretrati.

(*Omissis*).

In ogni caso l'armatore, tenute presenti le particolari attitudini professionali dell'arruolato, avrà facoltà di imbarcarlo su altra sua nave, con il grado e alle condizioni del precedente arruolamento.

Perde il diritto alla conservazione del posto l'arruolato che non si presenti all'armatore, dopo il congedo dal servizio militare, entro i termini stabiliti dalle disposizioni di legge, o che si rifiuti di prendere imbarco su altra nave come indicato al precedente comma, oppure si arruoli al servizio di altro armatore senza il consenso del precedente armatore.

Quando l'interessato lo richieda, l'armatore sarà tenuto a liquidargli la indennità di anzianità, in proporzione alla anzianità maturata, nelle misure previste all'art. 69, lettera *B*), punto 2. L'eventuale liquidazione di tale indennità non pregiudicherà il diritto alla conservazione del posto, ma estinguerà l'anzianità di servizio dell'arruolato.

Art. 64.

INDENNITÀ PERDITA CORREDO STRUMENTI PROFESSIONALI ED UTENSILI

In caso di perdita di tutti gli effetti personali o della maggior parte di essi per fatto di guerra o altro sinistro, il personale ha diritto all'indennizzo da parte dell'armatore del danno subito, entro i limiti massimi indicati nella tabella allegata al presente contratto (*Allegato 20*).

Per perdite parziali le indennità massime saranno proporzionali a quelle indicate nella tabella.

L'indennità relativa alla perdita degli strumenti scientifici od utensili non sarà dovuta quando risulti che gli arruolati non ne fossero provvisti o li avessero avuti in dotazione dall'armatore.

CAPO X

RISOLUZIONE DELLA CONVENZIONE DI ARRUOLAMENTO

Art. 65.

RISOLUZIONE DI DIRITTO QUALUNQUE SIA IL TIPO DI CONVENZIONE DI ARRUOLAMENTO

Qualunque sia il tipo di convenzione, il contratto di arruolamento si risolve di diritto (art. 343 Codice della Navigazione):

1) In caso di perdita totale, ovvero di innavigabilità assoluta della nave ovvero di innavigabilità per un periodo di tempo superiore ai sessanta giorni, determinate da naufragio o da altro sinistro della navigazione, nonchè in caso di preda.

2) In caso di perdita della nazionalità della nave.

3) In caso di vendita giudiziale della nave.

4) In caso di morte dell'arruolato.

5) Quando l'arruolato, per malattia o per lesioni, deve essere sbarcato o non può riassumere il suo posto a bordo alla partenza della nave da un porto di approdo.

6) Quando l'arruolato è fatto prigioniero a bordo o mentre partecipa ad una spedizione in mare o in terra, per il servizio della nave.

7) In caso di cancellazione dalle matricole, di sospensione o interdizione dai titoli professionali o dalla professione marittima dell'arruolato.

8) In caso di revoca da parte dell'esercente la patria potestà o la tutela del consenso all'iscrizione nelle matricole del minore di anni 18.

9) Quando l'arruolato deve essere sbarcato per ordine dell'Autorità.

10) Quando l'arruolato, fuori dei casi previsti nei numeri precedenti, non assume il proprio posto a bordo, nel termine stabilito, prima della partenza della nave dal porto di arruolamento o da un porto di approdo, salvo quanto previsto all'art. 18.

Art. 66.

RISOLUZIONE DELLA CONVENZIONE DI ARRUOLAMENTO A VIAGGIO

Il contratto di arruolamento a viaggio cessa di diritto con il compimento del viaggio o dell'ultimo dei viaggi in esso previsti.

Il marittimo ha facoltà di risolvere il contratto di arruolamento per più viaggi, prima del compimento dell'ultimo viaggio, quando la nave si trovi nel porto italiano di ultima destinazione, compiuta che sia la discarica e con un preavviso di almeno 48 ore prima della partenza. Il preavviso può essere dato dal marittimo anche in navigazione. Per le navi a itinerario circolare sarà considerato porto di ultima destinazione quello « capolinea ».

Alla risoluzione della convenzione a viaggio sarà corrisposta al marittimo una indennità proporzionata alla durata del servizio prestato, in misura pari al 100 % della indennità di licenziamento prevista per la risoluzione del contratto di arruolamento a tempo indeterminato, di cui all'art. 69 lettera *B*), punto 2, con esclusione del minimo garantito e del preavviso.

L'armatore ha facoltà di risolvere il contratto prima del compimento del viaggio corrispondendo all'arruolato le seguenti indennità:

1) se la risoluzione avviene nel porto di arruolamento prima della partenza:

a) se la presumibile durata del viaggio è inferiore a 45 giorni: tante giornate di paga, panatica, indennità di contingenza e indennità fisse quanti sono i giorni della presumibile durata del viaggio;

b) se la presumibile durata del viaggio è di almeno 45 giorni: 45 giornate di paga, panatica, indennità di contingenza e indennità fisse;

2) se la risoluzione avviene dopo la partenza: tante giornate di paga, panatica, indennità di contingenza e indennità fisse quanti sono i giorni della presumibile durata residua del viaggio.

Nel caso di risoluzione del contratto dopo la partenza, l'armatore è inoltre tenuto a provvedere al rimpatrio del marittimo ai sensi dell'art. 70.

Art. 67.

RISOLUZIONE DELLA CONVENZIONE DI ARRUOLAMENTO A TEMPO DETERMINATO

Il contratto a tempo determinato cessa di diritto con la scadenza del termine in esso previsto, salvo quanto stabilito all'art. 3.

Nel caso di risoluzione del contratto alla sua scadenza, l'armatore corrisponderà all'arruolato una indennità di anzianità nella misura stabilita all'art. 69, let-

tera *B*), punto 2, per la risoluzione della convenzione a tempo indeterminato, escluso il preavviso e il minimo garantito.

L'arruolato ha facoltà di risolvere il contratto a tempo determinato, prima del termine convenuto, quando la nave si trovi nel porto italiano di arruolamento o di ultima destinazione o capolinea, compiuta che sia la discarica e con un preavviso di almeno 48 ore prima della partenza. Il preavviso può essere dato dal marittimo anche in navigazione.

L'armatore ha facoltà di risolvere il contratto a tempo determinato prima del termine convenuto corrispondendo all'arruolato le seguenti indennità:

1) se la risoluzione avviene nel porto di arruolamento:

a) se la durata residua del contratto è inferiore a 45 giorni: tante giornate di paga, panatica, indennità di contingenza e indennità fisse quanti sono i giorni residui di durata del contratto;

b) se la durata residua del contratto è di almeno 45 giorni: 45 giorni di paga, panatica, indennità di contingenza e indennità fisse;

2) se la risoluzione avviene dopo la partenza: tante giornate di paga, panatica, indennità di contingenza e indennità fisse quanti sono i giorni della residua durata del contratto.

Se la risoluzione avviene in luogo diverso dal porto di arruolamento, l'armatore è tenuto inoltre a provvedere al rimpatrio del marittimo ai sensi dell'art. 70.

Art. 68.

NORME COMUNI ALLE CONVENZIONI DI ARRUOLAMENTO A VIAGGIO E A TEMPO DETERMINATO

Le indennità di cui al quarto comma dell'art. 66 e al quarto comma dell'art. 67 non sono dovute se la risoluzione del contratto avviene:

a) per effetto di interdizione del commercio con il luogo di destinazione della nave, arresto della nave o altra causa non imputabile all'armatore, che rendano impossibile l'inizio o la prosecuzione del viaggio;

b) a causa di disarmo per mancanza di traffico per un periodo non inferiore a quindici giorni, o di disarmo per riclassifica della nave o per grandi riparazioni di durata non inferiore a trenta giorni.

In tali casi l'armatore corrisponderà all'arruolato la indennità di cui al terzo comma dell'art. 66 e al secondo comma dell'art. 67. La stessa indennità sarà corrisposta se il contratto sia risolto per causa di forza maggiore non dipendente da fatto imputabile all'arruolato.

Qualora per l'interdizione del commercio con il luogo di destinazione o per l'arresto della nave sia attribuita una indennità all'armatore, gli arruolati hanno diritto alle indennità previste agli articoli 66 (4° comma) e 67 (4° comma) e non a quella prevista dal precedente comma, ma l'ammontare delle indennità da corrispondersi all'intero equipaggio non può superare il terzo della indennità conseguita dall'armatore.

Se la risoluzione è dovuta a colpa del marittimo, si applicano anche per le convenzioni di arruolamento a viaggio e a tempo determinato le disposizioni dell'articolo 69, lettera *F*).

Art. 69.

RISOLUZIONE DELLA CONVENZIONE DI ARRUOLAMENTO A TEMPO INDETERMINATO

La convenzione di arruolamento a tempo indeterminato può essere risolta:

a) per volontà del marittimo;
b) per volontà dell'armatore;
c) per forza maggiore o giusta causa;
d) per richiesta del marittimo in caso di prolungata permanenza della nave all'estero;
e) per chiamata o richiamo alle armi del marittimo (Allievi ufficiali, Sottufficiali e Comuni);
f) per colpa del marittimo.

A) *Risoluzione per volontà del marittimo.*

La convenzione di arruolamento a tempo indeterminato può essere risoluta dall'arruolato, sia durante il periodo di prova sia dopo il compimento di tale periodo, quando la nave si trovi nel porto di arruolamento, o in quello di armamento, o nel porto italiano di ultima destinazione o capolinea, compiuta che sia la discarica, con un preavviso di almeno 48 ore prima della partenza. Il preavviso può essere dato dal marittimo anche in navigazione. L'armatore corrisponderà all'arruolato una indennità di anzianità proporzionale alla durata del servizio prestato, nelle misure indicate alla lettera *B*) punto 2 del presente articolo, escluso qualsiasi minimo garantito.

L'arruolato non potrà peraltro sbarcare senza l'autorizzazione dell'Autorità marittima ove non sia possibile sostituirlo.

L'arruolato che si dimetta per contrarre matrimonio ha diritto alla indennità di anzianità di cui alla lettera *B*), punto 2 del presente articolo. Lo stesso diritto ha l'arruolata che si dimetta a seguito di gravidanza o puerperio.

B) *Risoluzione per volontà dell'armatore.*

La convenzione di arruolamento a tempo indeterminato può essere risolta dall'armatore in qualunque tempo e qualunque luogo (salvo l'obbligo del rimpatrio) accordando all'arruolato un termine di preavviso e una indennità di anzianità nelle misure in appresso indicate:

1 - *Preavviso.*

— per il Direttore di macchina: 25 giorni nel caso abbia una anzianità di servizio presso lo stesso armatore non superiore ad un anno e 35 giorni nel caso la anzianità di servizio sia superiore ad un anno;
— per il personale di Stato maggiore: giorni 18;
— per i Sottufficiali e Comuni: giorni 12.

Il preavviso in servizio può essere dato nei porti nazionali di arruolamento o di ultima destinazione.

E' in facoltà dell'armatore di sostituire al preavviso una indennità pari a tante giornate di paga, indennità di contingenza, panatica e pro-rata della gratifica natalizia e della gratifica pasquale, quanti sono i giorni di preavviso non osservati (1).

(1) L'indennità sostitutiva del preavviso non sarà corrisposta qualora il marittimo sbarchi per malattia prima del compimento del periodo di imbarco per avvicendamento. Detta indennità sarà invece corrisposta all'atto della cessazione del successivo arruolamento per compimento del periodo di imbarco per avvicendamento.

2 - *Indennità di anzianità.*

	Numero di giorni di retribuzione per ogni anno di anzianità	
	Stato maggiore	Sottufficiali e comuni
Per l'anzianità maturata dal 24 maggio 1915 al 31 dicembre 1935.	10	6
Per l'anzianità maturata dal 1° gennaio 1936 al 30 aprile 1947.	16	9
Per l'anzianità maturata dopo il 30 aprile 1947	25	18

Per i Padroni al comando e per i Direttori di macchina l'indennità di risoluzione della convenzione a tempo indeterminato è stabilita in giorni 35 di retribuzione per ogni anno di anzianità.

Qualora lo sbarco avvenga prima di dodici mesi per volontà dell'armatore, il marittimo avrà diritto a un minimo di 30 giornate di retribuzione, tra indennità sostitutiva del preavviso e indennità di risoluzione del contratto.

Agli effetti del presente articolo per « retribuzione » si intende:

— la paga;

— il supplemento paga per il personale di Stato maggiore;

— l'indennità speciale per i Sottufficiali;

— l'indennità speciale per il personale di macchina;

— i soprassoldi indicati in calce alle tabelle paghe (Sottuff. e Comuni);

— la indennità di contingenza;

— il valore convenzionale della panatica di cui all'articolo 52;

— il rateo della gratifica natalizia;

— il rateo della gratifica pasquale;

— per il Padrone al comando e il Direttore di macchina: indennità di rappresentanza (art. 43).

L'anzianità di servizio si determina sommando i periodi di effettivo servizio prestato dal marittimo presso lo stesso armatore, anche con convenzioni di arruolamento a viaggio o a tempo determinato, purchè fra l'una e l'altra convenzione non sia occorsa una interruzione di rapporto contrattuale superiore a novanta giorni (ved. art. 1). Le frazioni di anno sono calcolate pro-rata, trascurando le frazioni di mese.

C. *Risoluzione per forza maggiore o giusta causa.*

Quando la risoluzione del contratto avvenga in conseguenza di uno dei casi sottoelencati, l'arruolato di qualunque grado o i suoi aventi causa avranno diritto alla indennità di risoluzione del contratto in relazione alla anzianità maturata e a metà del preavviso con un minimo di quindici giorni complessivi di indennità:

— forza maggiore, caso fortuito, fatto del principe;

— morte, infortunio o malattia dell'arruolato;

— disarmo della nave per difetto di traffico per un periodo superiore a quindici giorni;

— disarmo della nave per riclassifica o riparazioni di durata superiore a trenta giorni;

— naufragio o altro sinistro marittimo;

— chiamata o richiamo alle armi dell'arruolato;

— interdizione del commercio;

— sbarco dell'arruolato per avvicendamento.

La convenzione di arruolamento a tempo indeterminato è risolta per forza maggiore nei casi indicati all'art. 65.

Nelle ipotesi di disarmo della nave per difetto di traffico per un periodo superiore a quindici giorni e di disarmo della nave per riclassifica o riparazione di durata superiore a trenta giorni, sarà in facoltà dell'armatore di sospendere, d'accordo con gli arruolati, il rapporto di arruolamento, in attesa che vengano a cessare le cause che avranno determinato il disarmo o la riduzione di personale. Il periodo dell'eventuale sospensione non dovrà essere computato per la determinazione dell'anzianità di servizio dell'arruolato.

D) *Risoluzione per richiesta del marittimo per prolungata permanenza della nave all'estero.*

Se l'arruolato rimanesse lontano dai porti nazionali di arruolamento di ultima destinazione per un periodo ininterrotto di diciotto mesi e non fosse iniziato o ordinato il viaggio di ritorno a uno di questi porti per le normali vie di traffico, l'arruolato avrà la facoltà di risolvere la convenzione in qualunque porto ove la nave sosti almeno per 48 ore, facendovi operazioni di carico e scarico, con diritto alla indennità di anzianità di cui alla lettera *B*), punto 2, del presente articolo, nonchè alla indennità sostitutiva del preavviso di cui alla stessa lettera *B*), punto 1, e al rimpatrio a spese dell'armatore secondo le norme dell'art. 70.

Sempre nell'ipotesi che il viaggio di ritorno non sia per essere iniziato, l'arruolato sarà tuttavia tenuto a continuare nel servizio a bordo, qualora l'armatore lo richieda, per un ulteriore periodo massimo di due mesi, verso corresponsione di un soprassoldo pari al 25 % della paga e della indennità di contingenza.

Per le navi stazionarie nella zona tropicale e per quelle la cui navigazione si effettua per una serie ininterrotta di viaggi per la massima parte nella zona predetta, il termine di 18 mesi è ridotto a 12 mesi.

Per le navi che esercitano traffici tra Suez e il Golfo Persico lo stesso termine è ridotto a 9 mesi, e il marittimo non potrà essere obbligato a continuare nel servizio oltre tale termine, purchè preavverta tempestivamente il comando di bordo della sua intenzione di essere rimpatriato.

E) *Risoluzione per chiamata o richiamo alle armi del marittimo.*

Per gli Allievi ufficiali, i Sottufficiali e i Comuni, la chiamata o il richiamo alle armi determinano la risoluzione della convenzione di arruolamento. L'arruolato ha diritto alla indennità di anzianità di cui alla lettera *B*), punto 2, del presente articolo.

F) *Risoluzione per colpa del marittimo.*

Se la risoluzione della convenzione di arruolamento è dovuta a colpa del marittimo l'armatore non è tenuto a corrispondere alcuna indennità, e ove ne ricorrano gli estremi di diritto l'arruolato è tenuto al risarcimento dei danni cagionati all'armatore

Sono considerate colpe gravi, fra l'altro, la insubordinazione, la frequente ubriachezza a bordo e la recidiva in disobbedienza.

L'arruolato ha facoltà di contestare la legittimità del provvedimento presso l'Autorità marittima o consolare, e qualora il suo reclamo sia riconosciuto fondato ha diritto alla indennità sostitutiva del preavviso e alla

indennità di anzianità nelle misure stabilite alla lettera *B*), punti 1 e 2, del presente articolo, con il minimo garantito di 30 giorni di indennità fra indennità sostitutiva del preavviso e indennità di risoluzione del contratto.

Art. 70.

RIMPATRIO

A) *Diritto al rimpatrio e modalità relative.*

Quando il contratto cessa o si risolve in luogo diverso dal porto di arruolamento, l'armatore è tenuto a provvedere al rimpatrio dell'arruolato.

Il rimpatrio si compie con il ritorno dell'arruolato al porto di arruolamento o al luogo di ingaggio, a sua scelta. Se l'arruolato ne fa richiesta e non vi è aumento di spesa, il rimpatrio deve essere effettuato provvedendo al suo ritorno in altra località da lui indicata.

Il rimpatrio è effettuato a cura dell'armatore a mezzo di piroscafo, motonave, ferrovia, automezzo o aereo.

In caso di viaggi per via aerea è in facoltà dell'armatore di far seguire i bagagli con altro mezzo, ove se ne presenti la possibilità.

L'armatore deve corrispondere al marittimo, per tutta la durata del viaggio di rimpatrio, la paga, l'indennità di contingenza, la panatica in natura o l'indennità sostitutiva da concordarsi volta per volta, e il pro-rata della gratifica natalizia e della gratifica pasquale. Per i giorni di viaggio per mare sarà corrisposta anche la indennità rischio mine.

Durante il viaggio di rimpatrio il marittimo dovrà essere assicurato contro gli infortuni e le malattie, secondo le norme di legge e del presente Contratto.

Al termine dell'arruolamento sarà corrisposto al marittimo il rimborso delle eventuali spese di viaggio (trasporto ferroviario o marittimo) per il ritorno al luogo di residenza.

B) *Classi di viaggio e spese trasporto bagaglio.*

Le *classi di viaggio per mare* sono stabilite come segue:

a) 1ª classe per il Padrone al comando, il Direttore di macchina e Capo macchinista, il Medico, il Primo Ufficiale di coperta e di macchina (qualora forniti di patente) e il Primo Commissario;

b) 2ª classe per gli altri Ufficiali e per gli Allievi ufficiali;

c) 3ª classe per i Sottufficiali e Comuni.

Le *classi di viaggio per ferrovia* sono stabilite come segue:

a) 1ª classe per gli Ufficiali e gli Allievi Ufficiali;

b) 2ª classe per i Sottufficiali e Comuni.

Fra le spese di rimpatrio è compresa la eventuale spesa per trasporto del bagaglio nei seguenti limiti di peso:

Kg. 120 per gli Ufficiali e gli Allievi ufficiali;
Kg. 80 per i Sottufficiali;
Kg. 80 per i Comuni, Giovanotti e Mozzi.

C) *Arruolamento su altra nave in luogo del rimpatrio.*

L'obbligo di provvedere al rimpatrio dell'arruolato può essere soddisfatto, procurando alla persona sbarcata una conveniente occupazione retribuita su altra nave, che si rechi nel luogo di rimpatrio o in località vicina. In quest'ultimo caso sono a carico dell'armatore le spese per la prosecuzione del viaggio fino al luogo di rimpatrio. Se la retribuzione percepita dallo arruolato a bordo della nave sulla quale è imbarcato è inferiore a quella del precedente arruolamento, lo armatore è tenuto a corrispondere la differenza. (Articolo 367 del Codice della Navigazione).

D) *Rimpatrio in caso di interdizione del commercio, ecc.*

In caso di interdizione del commercio, di arresto della nave, di preda, di rottura, di naufragio ed anche in caso di vendita con trapasso di bandiera, il marittimo ha diritto di essere rimpatriato con paga, indennità di contingenza e panatica fino al giorno dell'arrivo nel porto di arruolamento e, se arruolato a tempo indeterminato, alla corresponsione dell'indennità sostitutiva del preavviso e della indennità di anzianità, col minimo di trenta giorni complessivamente, ovvero col minimo di 15 giorni nei casi previsti dall'art. 69, lettera *C*).

E) *Rimpatrio in caso di rinnovo della convenzione in luogo diverso da quello del primo arruolamento.*

Nel caso in cui l'arruolamento sia rinnovato in luogo diverso da quello ove fu stipulato il primo arruolamento l'arruolato conserverà il diritto di essere rimpatriato, con le competenze di cui ai precedenti paragrafi, al porto di primo arruolamento.

CAPO XI

REGOLAMENTO DEI SERVIZI DI BORDO

Art. 71.

REGOLAMENTO PER I SERVIZI DI BORDO

I - *Servizio di coperta.*

Il personale di coperta dovrà eseguire i lavori di raschiaggio, picchettaggio e pitturazione generale anche fuori bordo, eccezione fatta per quei porti nei quali i regolamenti locali dispongano altrimenti.

Il personale di coperta potrà essere adibito alla pitturazione dei fumaioli, trombe a vento, e dell'esterno dei cofani locali macchine e caldaie.

La pulizia dei gabinetti di decenza degli Ufficiali, Sottufficiali e Comuni, nonchè di quelli dei passeggeri di 3ª classe, sarà eseguita dai giovanotti o dai mozzi o dai garzoni o piccoli di camera a seconda del servizio.

Sui piroscafi dove siano imbarcati due nostromi, il 1° nostromo sarà esentato dal servizio di guardia in navigazione.

Il carpentiere, oltre alle ordinarie attribuzioni, curerà, coadiuvato dagli operai indicati dal Comandante, l'apertura e la chiusura di tutti i portelli fuori bordo. Esso sarà alle dipendenze degli Ufficiali di coperta.

Il personale addetto alle stive, durante le operazioni commerciali, sarà tenuto alla sorveglianza dell'imbarco e dello sbarco delle merci e del relativo stivaggio e disistivaggio.

I mozzi non potranno essere adibiti al servizio di vedetta, salvo casi di forza maggiore, a giudizio del Comandante.

Durante la navigazione il timoniere di guardia, ma franco di timone, rimarrà alle dipendenze dell'Ufficiale di guardia che lo potrà adibire — nelle ore diurne — a lavori di manutenzione sul ponte di comando e adiacenze.

II - *Servizio di macchina.*

Gli operai meccanici saranno adibiti a tutti i lavori di ordinaria manutenzione e riparazione delle caldaie,

calderine, macchine principali ed ausiliarie e relative tubolature ed accessori e potranno essere destinati, durante la navigazione, al servizio di ingrassatore, quando le esigenze del servizio lo richiedano, a giudizio del Direttore di macchina.

Gli operai addetti alle macchine frigorifere saranno normalmente adibiti al servizio di guardia ed agli ordinari lavori di manutenzione e di riparazione delle macchine stesse e relativi accessori, nonchè alla sorveglianza delle regolari aperture delle camere frigorifere e del regolare mantenimento della temperatura nelle camere stesse, ed occorrendo potranno essere adibiti ad altri lavori di macchina.

Gli operai elettricisti saranno adibiti al servizio di guardia alle dinamo ed alle relative motrici, alla sorveglianza ed al lavoro di ordinaria manutenzione e riparazione delle dinamo e loro motrici, degli impianti e di tutti gli apparecchi elettrici, compresi, eventualmente, quelli per i servizi radioelettrici.

Tutti gli operai contemplati nel presente articolo saranno alle dipendenze degli Ufficiali macchinisti.

Il primo capo fuochista sarà escluso dal turno di guardia in navigazione quando il numero dei Sottufficiali e Comuni di macchina supera il numero di trenta.

Gli ingrassatori, durante la guardia sono tenuti al servizio di lubrificazione delle dinamo e relative motrici quando l'impianto — escluso quello di riserva — non superi i 15 Kw. di potenza, senza diritto ad alcuna indennità. Per gli impianti superiori ai 15 Kw. e quando per il numero degli elettricisti imbarcati, o in caso di assenza dell'elettricista di guardia per accudire ad altri lavori dipendenti dalle sue mansioni, vi siano periodi di tempo nei quali venga a mancare la guardia alle dinamo, l'ingrassatore o uno degli ingrassatori di guardia o uno degli operai di guardia dovrà curarne la lubrificazione, ed in tal caso riceverà un compenso di L. 75 per ora, fatta eccezione per le motrici a carter chiuso, e per le dinamo a lubrificazione automatica.

Analogamente a quanto stabilito per le dinamo e relative motrici, sarà provveduto per i macchinari degli impianti refrigeranti, qualunque sia la loro potenzialità.

Durante il turno di navigazione, gli ingrassatori di guardia addetti alle macchine ferme per soste nei porti o rade o per lavori alle macchine stesse, durante la navigazione, saranno tenuti ad eseguire i necessari lavori di aiuto ai macchinisti ed agli operai. Durante le soste nei porti o rade gli ingrassatori di guardia saranno tenuti alla lubrificazione delle macchinette di coperta senza alcun compenso.

Il rifornimento dell'olio nelle cassette distributrici per la lubrificazione sarà fatto per turno da uno degli ingrassatori di guardia.

Quando il livello dell'acqua delle caldaie non sia regolabile dal locale macchine si provvederà a farlo regolare da un fuochista che avrà le mansioni di capo guardia. A seconda del numero e dell'ubicazione delle caldaie, del numero dei forni e della posizione delle valvole di alimentazione, sarà stabilito caso per caso se e quanti forni tale fuochista dovrà governare.

Durante il turno di navigazione i fuochisti ed i carbonai di guardia ai forni delle caldaie accesi saranno esclusivamente adibiti ai lavori inerenti al governo dei fuochi ed al normale funzionamento delle caldaie. Se il turno continuerà in porto con macchine ferme, una parte di essi, a giudizio del Direttore di macchina, sarà tenuta ad eseguire i necessari lavori di aiuto ai macchinisti ed agli operai, e, durante le ore diurne, anche le necessarie pulizie.

Per gli ordinari lavori di manutenzione e piccole riparazioni nei porti o rade, e per la sorveglianza dell'imbarco del carbone, mentre vige il turno di navigazione e con i forni delle caldaie accesi, occorrendo personale in più di quello che il Direttore di macchina giudica di poter prelevare dal personale di guardia ai fuochi, il personale franco di guardia, tutto o in parte, dovrà prestare la propria opera, con diritto al compenso per lavoro straordinario.

La pulizia delle sentine e di tutti i locali (compresi gabinetti di decenza purchè sotto coperta) destinati alla sezione macchine, sarà eseguita dai carbonai.

La pulizia delle tuberie, forni, pozzetti, ecc., delle caldaie (escluso l'interno di queste) sarà fatta dai fuochisti e dai carbonai nel numero occorrente. I fuochisti eccedenti per questo lavoro faranno servizio in macchina.

Durante il servizio di navigazione la piccola pulizia del locale macchine sarà eseguita guardia per guardia da uno dei carbonai di servizio mezza ora prima di ultimare il proprio turno.

Il carbone per le cucine e per i forni da pane sarà possibilmente scelto di pezzatura grossa e preparato nei recipienti dai carbonai di guardia, e sarà alzato e portato nei carbonili delle cucine e forni da pane rispettivamente dai [illegible] di cucine e dai panettieri. Ove esista la macchinetta a vapore questa verrà manovrata da uno dei carbonai suddetti o da un fuochista, a giudizio del Direttore di macchina.

Il trasporto del carbone dal carbonile di riserva ai carbonili permanenti sarà regolato come segue:

a) sui piroscafi che hanno un deep tank in diretta comunicazione col locale caldaie, il trasporto del carbone dallo stesso al locale caldaie sarà fatto dai carbonai di guardia — fermo restando il massimo di 8 tonnellate di carbone maneggiato per ogni 24 ore da ciascun carbonaio — senza alcun compenso;

b) se un carbonile di riserva è situato dopo un carbonile permanente trasversale prodiero, e fra questo e quello vi siano porte di comunicazione, il passaggio del carbone ai carbonili normali sarà eseguito dai carbonai franchi di guardia i quali percepiranno un compenso di L. 125 per tonnellata di carbone trasportata, ripartito proporzionalmente alle ore di lavoro prestate;

c) se il carbone è situato in stiva o in carbonili di riserva (come nel caso precedente) senza però porte di comunicazione e per conseguenza il carbone debba essere alzato dai boccaporti coi verricelli per passarlo sia dalla coperta che dal ponte di corridoio, il passaggio nei carbonili permanenti sarà eseguito dal personale franco di guardia, sia di macchina sia di coperta dietro compenso di L. 250 per tonn. ripartito in proporzione delle ore di lavoro prestate;

d) se il carbone è situato nel ponte di corridoio soprastante ai carbonili permanenti, che abbia portelli di comunicazione coi detti carbonili permanenti, sarà eseguito dai carbonai franchi di guardia dietro compenso di L. 100 per ogni tonn. di carbone trasportata ripartito in proporzione delle ore di lavoro prestate.

Quando sia necessario livellare il carbone, durante il servizio di navigazione, per accertarne la rimanenza, il lavoro di livellamento sarà eseguito dai carbonai

franchi di guardia, i quali avranno diritto al compenso per lavoro straordinario stabilito dall'art. 42 del presente Contratto.

Durante la navigazione, occorrendo eseguire la pulizia interna delle calderine, questa verrà eseguita dai carbonai col diritto al compenso per lavoro straordinario.

III - *Servizio di camera.*

Per quanto è possibile tutti i corredi di camera (biancheria, argenteria, cristalleria, terraglia, ecc.) saranno di tipo diverso e distinti con apposite marche a seconda del reparto all'uso del quale sono destinati e cioè: Ufficiali, Sottufficiali ed altro personale di bordo, classe di lusso, prima classe, seconda classe, ospedale ecc.

Il consegnatario della biancheria distribuirà alle persone addette ai servizi il corredo di biancheria necessario per le cabine, mensa, cucina, ecc. mediante buoni firmati dal ricevente, sui quali saranno poi indicati i quantitativi ritornati, in modo da accertare la responsabilità di ciascun reparto per la biancheria non restituita. Analogamente sarà fatto per quegli altri corredi che dovessero essere distribuiti a reparti diversi.

Il personale di camera, cucina, cambusa, infermeria, capitan d'armi e in genere tutto il personale che ha in uso oggetti di dotazione e corredo, deve, all'imbarco, prendere in consegna — e l'armatore è tenuto ad eseguirla — gli oggetti e corredi dei rispettivi locali, facendone la riconsegna prima dello sbarco.

Periodicamente saranno fatti dall'incaricato dello armatore, in confronto e alla presenza dei rispettivi consegnatari, gli inventari degli oggetti di dotazione e di corredo, e le mancanze e i danneggiamenti riscontrati saranno pagati dal personale singolo o collettivo responsabile, ai prezzi di sostituzione con l'abbuono del 20% per le perdite e del 40% per i danneggiamenti.

Quando le mancanze di cristallerie e porcellane siano dovute a rotture comprovate con l'esistenza della relativa marca, l'abbuono sarà dell'85%.

Quando della mancanza sia responsabile collettivamente il personale, il pagamento sarà ripartito fra i componenti in proporzione della paga di ciascuno di essi.

Il personale potrà ripetere l'indennizzo delle mancanze causate da passeggeri, a mezzo del Comando di bordo, dai passeggeri stessi.

Le rotture causate da forza maggiore, accertate dal Comando di bordo, saranno a carico dell'armatore.

Il maestro di casa e il maître d'hotel saranno sempre esclusi dal servizio di guardia.

Sulle navi ove sia imbarcato un numero di camerieri sufficiente al servizio di guardia in navigazione, saranno esclusi da tale servizio anche i primi camerieri, il guardarobiere ed il ripostiere.

Il servizio per il Comandante e per il Direttore di macchina sarà fatto da camerieri di 1ª classe.

Le cameriere saranno specialmente addette al servizio delle passeggere, saranno escluse dal servizio di grossa pulizia, ed aiuteranno — nei porti — i consegnatari della biancheria al controllo di essa.

La pulizia dei gabinetti e degli oggetti di decenza delle classi sarà eseguita dai garzoni e dai piccoli di camera.

I panettieri sono tenuti a curare l'ordinaria manutenzione e pulizia dei forni, delle impastatrici e dei relativi locali.

Nei giorni in cui non si panifichi, i panettieri, oltre che provvedere alla distribuzione del pane e del biscotto all'equipaggio, dovranno aiutare i cambusieri nel disimpegno degli ordinari lavori, compresa la pulizia ed il riassetto delle stoviglie dei passeggeri di 3ª classe e dovranno coadiuvare all'imbarco provviste come detto all'art. 29 del presente contratto.

Il personale di cambusa, in unione al personale di cucina di terza classe, alla fine di ogni traversata, oltre agli ordinari lavori, dovrà provvedere alla pulizia ed al riassetto delle stoviglie dei passeggeri di terza classe, ed all'imbarco delle provviste, come detto allo art. 29 del presente contratto.

Di regola la cucina per l'equipaggio dovrà essere separata da quella per i passeggeri.

Venendo a mancare tutto o parte del personale addetto alle cucine dell'equipaggio, di regola si provvederà a sostituirlo con personale delle cucine dei passeggeri.

IV - *Servizio sanitario.*

Gli infermieri e le infermiere, pur appartenendo al personale di coperta, godranno dello stesso trattamento del personale di camera, e dovranno essere adibiti soltanto al servizio degli ammalati ed al servizio e pulizia dei locali destinati al servizio sanitario. Essi presteranno servizio, in porto o in navigazione, di giorno e di notte, secondo i turni stabiliti dal Primo Medico. Quelli fra loro che non fossero di servizio attivo per mancanza di malati potranno essere addetti alla vigilanza, rispettivamente, di alienati o di alienate.

Qualora venissero imbarcati dei passeggeri alienati, questi dovranno essere accompagnati da personale espressamente incaricato della loro sorveglianza.

Qualora durante il viaggio si verificassero dei casi di alienazione fra le persone imbarcate potrà, ove occorresse — a giudizio del Comandante — essere incaricato della loro sorveglianza un numero di marinai sufficiente per assicurare il turno di sorveglianza, col diritto, per ciascuno di essi, ad un compenso speciale di L. 100 per ogni ora di guardia.

V - *Servizi speciali.*

Di massima sono considerate appartenenti ai « servizi speciali » di bordo le categorie non comprese nella elencazione dei servizi che precede, e cioè: musicanti, barbieri, manicure, massaggiatori, operatori cinematografici, lavandai e lavandaie, stiratrici, maestri di ginnastica, bagnini, tipografi, fotografi.

L'imbarco di addetti a servizi speciali è riservato al giudizio esclusivo dell'armatore.

Per tutte le categorie summenzionate, il trattamento economico e le condizioni di lavoro rimangono inalterati.

Capo XII

VARIANTI DA APPORTARE AL CONTRATTO NELLA SUA APPLICAZIONE ALLE NAVI INFERIORI A 1.000 T.S.L. ADIBITE A SERVIZI LOCALI

Art. 72.

VARIANTI DA APPORTARE AL CONTRATTO NELLA SUA APPLICAZIONE ALLE NAVI INFERIORI A 1.000 T.S.L. ADIBITE A SERVIZI LOCALI

In considerazione delle particolari caratteristiche del servizio esercitato dalle navi inferiori a 1.000 t.s.l. adibite a servizi locali (intendendosi con questa definizione

i servizi consimili a quelli previsti dalle convenzioni per i servizi marittimi sovvenzionati —, linee indispensabili, gruppi A, B, C, D, E, F, G, H) vengono concordate le seguenti varianti al Contratto nazionale:

A) *Servizio in porto ed in navigazione.*

In deroga agli articoli 19, 20, 21, 23 e 24 il servizio di porto e navigazione sarà regolato come segue:

Durante le soste in porto che non eccedano la durata di 24 ore continuerà il turno di navigazione per tutto il personale, salvo diversa disposizione del Comandante, anche per singole categorie dell'equipaggio.

Durante le soste in porti o rade eccedenti le 24 ore di durata o quando non si effettui il turno di navigazione, l'orario normale di lavoro sarà di 8 ore giornaliere per il personale di coperta e macchina, e si effettuerà dalle ore 8 alle 12 e dalle 13 alle 17. Il personale di camera e cucina dovrà effettuare fino a 10 ore di servizio, ed avrà l'orario regolato fra le ore 6 e le ore 19 oppure fra le 7 e le 20, a seconda delle esigenze del servizio.

E' peraltro in facoltà del Comandante, avuta considerazione delle esigenze di servizio, degli orari e delle consuetudini locali, di modificare gli orari sopra stabiliti, anche per una sola categoria di personale.

Durante i giorni festivi trascorsi in porto, ed in cui non si effettui il turno di navigazione, il personale di coperta e macchina sarà franco, all'infuori di quello che a giudizio del Comandante sarà ritenuto necessario per il servizio di guardia in vista delle esigenze di servizio e della sicurezza della nave. Al personale di camera e cucina che nei giorni festivi trascorsi in porto deve provvedere al servizio di mensa delle persone imbarcate sarà corrisposto il compenso lavoro straordinario per le ore di lavoro prestate.

Il passaggio dal servizio di porto al servizio di navigazione, e viceversa, avrà luogo con le modalità determinate dal Comandante.

Durante le soste in cui non si effettui il turno di navigazione il personale sarà chiamato a provvedere al servizio di guardia, sia notturna che diurna, nel numero ritenuto sufficiente, a giudizio del Comandante, per le esigenze del servizio e della sicurezza della nave. Il personale comandato di guardia notturna, sia nei giorni feriali che in quelli festivi, e di guardia diurna nei giorni festivi, avrà diritto ad usufruire nel giorno seguente di tante ore di riposo quante sono quelle trascorse nel servizio di guardia con veglia.

Nel caso in cui per la partenza della nave o per altra improrogabile esigenza di servizio — di cui sarà giudice il Comandante — non fosse possibile concedere all'arruolato il riposo di cui sopra, sarà invece corrisposta una indennità di Lire 200 per ogni ora di guardia con veglia compiuta.

In navigazione l'orario normale di lavoro sarà di 8 ore sulle 24. A ciò sarà provveduto distribuendo i turni di guardia e disponendo orari anche non continuativi a seconda delle esigenze di servizio, e compatibilmente con le tabelle di armamento.

B) *Servizio merci, posta e provviste.*

L'imbarco e lo sbarco della posta sarà sempre effettuato dall'equipaggio. Al personale che esegue l'imbarco e lo sbarco della posta oltre l'orario normale di lavoro sarà corrisposto il compenso per lavoro straordinario.

L'imbarco, lo sbarco e lo stivaggio delle merci, l'imbarco e lo sbarco del bagaglio passeggeri, l'imbarco e lo stivaggio del carbone, sarà normalmente fatto dai lavoratori di terra specializzati.

In mancanza di detti lavoratori, oppure quando si tratti di piccoli quantitativi di merci, tali lavori dovranno essere eseguiti dal personale di bordo e rimunerati — anche se effettuati fuori orario — con un supplemento di L. 200 a tonnellata o metro cubo, secondo le indicazioni di polizza.

C) *Lavori che non rientrano nelle ordinarie mansioni dell'arruolato.*

I Sottufficiali e Comuni dovranno eseguire tutti quei lavori che ad essi fossero richiesti dal Comandante o dal Direttore di macchina anche se eccezionalmente detti lavori fossero all'infuori delle proprie ordinarie mansioni, salvo il diritto agli eventuali compensi speciali contemplati dal Contratto.

D) *Vitto.*

L'armatore avrà facoltà di corrispondere in ogni caso il vitto in contanti, in misura da determinarsi caso per caso d'accordo fra le parti.

E) *Divise.*

Quando l'armatore prescriva per il personale di coperta l'uso delle divise di fatica, queste saranno a totale carico dell'armatore.

F) *Allievi Ufficiali.*

Gli Allievi Ufficiali di qualunque categoria saranno alloggiati anche in comune con i Sottufficiali.

G) *Indennità perdita corredo.*

Le indennità per perdita corredo, di cui all'art. 64 sono stabilite nelle seguenti misure massime.

Direttore di macchina	L.	200.000
Altri Ufficiali	»	150.000
Altre persone dell'equipaggio . .	»	75.000

Restano ferme le disposizioni per la perdita di strumenti ed utensili, di cui all'articolo suddetto.

Capo XIII

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 73.

ESCLUSIONE DI OGNI RAPPORTO IMPIEGATIZIO SALVO STIPULAZIONI ESPRESSE (1)

Col presente Contratto collettivo le parti dichiarano di aver voluto regolare in ogni sua parte il rapporto di lavoro di tutte le categorie di personale a cui esso si riferisce, quale rapporto di arruolamento a carattere non impiegatizio, e con esclusione in via assoluta di ogni applicazione degli usi e delle consuetudini esistenti, salvo che il detto rapporto risulti da un regolare Contratto collettivo per determinate categorie di personale e di aziende, ovvero da regolare contratto individuale di impiego stipulato per iscritto. Nella ipotesi di coesistenza di un rapporto di arruolamento e di un rapporto di impiego comunque costituito, quest'ultimo — in quanto più favorevole nel suo complesso — sarà assorbente e sostitutivo del primo nelle parti che disciplinano le medesime provvidenze (ad esempio periodo di prova, modalità di risoluzione del rapporto e relative indennità, ferie o licenze, indennità in caso di decesso, ecc.).

(1) Vedi anche R. D. L. 6 febbraio 1936, n. 337, convertito in L. 16 aprile 1936, n. 798.

Art. 74.

AFFISSIONE DEL CONTRATTO A BORDO

Il Comandante curerà che sulla nave, in un posto accessibile all'equipaggio, sia tenuto un albo nel quale resti permanentemente affissa una copia del presente Contratto collettivo, del Regolamento di servizio e di ogni altra disposizione che venga prescritta dall'Autorità.

Art. 75.

DECORRENZA E DURATA (1)

Il presente Contratto decorre dalla data di stipulazione e avrà valore fino al 31 dicembre 1961. Esso si intenderà tacitamente prorogato di anno in anno qualora una delle parti non lo disdica almeno sei mesi prima di ciascuna scadenza.

(1) Le tabelle paghe per gli Ufficiali, Allievi ufficiali, Sottufficiali e Comuni si applicano con decorrenza 1° giugno 1959.

Art. 76.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

Resta inteso che le condizioni di miglior favore acquisite in base a precedenti accordi scritti e regolarmente stipulati dalle Organizzazioni sindacali competenti, e non riportate per eventuale omissione, saranno applicate ed inserite nel presente Contratto.

L'applicazione del presente Contratto al personale dipendente dalle Società esercenti servizi di navigazione di preminente interesse nazionale e dalle Società sovvenzionate minori è subordinata all'approvazione del Ministero della Marina Mercantile.

ALLEGATO 1

MODELLO DI CONVENZIONE DI ARRUOLAMENTO PER ARRUOLAMENTO A VIAGGIO

MOD. V
(*Convenzione a viaggio*)

CAPITANERIA DI PORTO

del Compartimento Marittimo di . . . .

CONVENZIONE D'ARRUOLAMENTO

L'anno . . . . il giorno . . . . del mese di . . . . innanzi a Noi . . . . Ufficiale di Porto delegato dal Signor Comandante di Porto a ricevere le Convenzioni di arruolamento, presenti gli infrascritti testimoni, si è presentato il Signor . . . . il quale in forza di atto del . . . . rogato . . . . e costituito procuratore . . . . armat. . . . . della nave denominata . . . . di tonnellate inscritta al N . . . . di matricola presso il Compartimento marittimo di
e le persone qui appresso indicate, essendo i minorenni muniti di regolare consenso, le quali dovendo far parte dell'equipaggio della sopraddetta nave dichiarano di arruolarsi ai patti e condizioni stabiliti nel Contratto collettivo di lavoro per l'arruolamento degli equipaggi delle navi da passeggeri superiori a 50 tonnellate di stazza lorda (Contratto collettivo nazionale di lavoro 23 luglio 1959).

La presente Convenzione è stipulata per un viaggio da . . . . per

Data lettura delle norme del detto Contratto collettivo nazionale, che ad ogni fine ed effetto si intendono come testualmente riprodotte nella presente Convenzione, e data altresì lettura di quest'ultima, le parti l'hanno pienamente confermata, sottoscrivendo con Noi e i testimoni presenti all'atto.

COGNOME E NOME	Compartimento	Classe di leva	Grado a bordo	Numero di matricola	Paga

ALLEGATO 2

MODELLO DI CONVENZIONE DI ARRUOLAMENTO PER ARRUOLAMENTO A TEMPO DETERMINATO

MOD. T. D.
(*Convenzione a tempo determinato*)

CAPITANERIA DI PORTO

del Compartimento Marittimo di . . . .

CONVENZIONE D'ARRUOLAMENTO

L'anno . . . . . . il giorno . . . . del mese di . . . . innanzi a Noi . . . . Ufficiale di Porto delegato dal Signor Comandante di Porto a ricevere le *Convenzioni di arruolamento, presenti* gli infrascritti testimoni, si è prèsentato il Signor . . . . il quale in forza di atto del . . . . rogato . . . . è costituito procuratore . . . . armat. . . . . della nave denominata . . . . di tonnellate . . . . inscritta al N . . . . di matricola presso il Compartimento marittimo di . . . . e le persone qui appresso indicate, essendo i minorenni muniti di regolare consenso, le quali dovendo far parte dell'equipaggio della sopraddetta nave dichiarano di arruolarsi ai patti e condizioni stabiliti nel Contratto collettivo di lavoro per l'arruolamento degli equipaggi delle navi da passeggeri superiori a 50 tonnellate di stazza lorda (Contratto collettivo nazionale di lavoro 23 luglio 1959).

La presente Convenzione è stipulata a tempo determinato per la durata di . . . . mesi, con decorrenza dal . . . .

Data lettura delle norme del detto Contratto collettivo nazionale, che ad ogni fine ed effetto si intendono come testualmente riprodotte nella presente Convenzione, e data altresì lettura di quest'ultima, le parti l'hanno pienamente confermata, sottoscrivendo con Noi e i testimoni presenti all'atto.

COGNOME E NOME	Compartimento	Classe di leva	Grado a bordo	Numero di matricola	Paga

ALLEGATO 3

MODELLO DI CONVENZIONE DI ARRUOLAMENTO PER ARRUOLAMENTO A TEMPO INDETERMINATO

MOD. T. I.
(*Convenzione a tempo indeterminato*)

CAPITANERIA DI PORTO

del Compartimento Marittimo di . . . .

CONVENZIONE D'ARRUOLAMENTO

L'anno . . . . . . il giorno . . . . del mese di . . . . innanzi a Noi . . . . Ufficiale di Porto delegato dal *Signor Comandante di Porto* a *ricevere* le Convenzioni di arruolamento, presenti gli infrascritti testimoni, si è prèsentato il Signor . . . . il quale in forza di atto del . . . . rogato . . . . è costituito procuratore . . . . armat. . . . . . della nave denominata . . . . di tonnellate . . . . inscritta al N. . . . . di matricola presso il Compartimento marittimo di . . . . e le persone qui appresso indicate, essendo i minorenni muniti di regolare consenso, le quali dovendo far parte dell'equipaggio della sopraddetta nave dichiarano di arruolarsi *ai patti e condizioni stabiliti nel Contratto* collettivo di lavoro per l'arruolamento degli equipaggi delle navi da passeggeri superiori a 50 tonnellate di stazza lorda (Contratto collettivo nazionale di lavoro 23 luglio 1959).

La presente Convenzione è stipulata a tempo indeterminato con decorrenza dal . . . .

Data lettura delle norme del detto Contratto collettivo nazionale, che ad ogni fine ed effetto si intendono come testualmente riprodotte nella presente Convenzione, e data altresì lettura di quest'ultima, le parti l'hanno pienamente confermata, sottoscrivendo con Noi e i testimoni presenti all'atto.

COGNOME E NOME	Compartimento	Classe di leva	Grado a bordo	Numero di matricola	Paga

ALLEGATO 4

PAGHE MENSILI PERSONALE DI STATO MAGGIORE

LUNGO CORSO	Fino a 4.500 TDW	Da 4.501 a 7.500 TDW	Da 7.501 a 13.000 TDW	Da 13.001 a 16.000 TDW	Oltre 16.000 TDW
Direttore di macchina	96.180	97.440	99.870	102.330	104.850
1° Ufficiale e 1° Macchinista	82.710	84.390	86.010	87.630	89.280
2° Ufficiale e ° Macchinista	73.680	75.120	76.650	78.180	79.740
3° Ufficiale e 3° Macchinista	66.720	68.040	69.840	71.640	73.500
GRAN CABOTAGGIO					
Direttore di macchina	93.420	94.980	96.180	97.410	98.640
1° Ufficiale e 1° Macchinista	79.500	81.120	82.710	84.360	86.040
2° Ufficiale e 2° Macchinista	72.150	73.680	5.120	76.650	78.150
3° Ufficiale e 3° Macchinista	65.340	66.720	68.490	70.320	72.180

MEDITERRANEO	Fino a 1.500 TDW	Da 1.501 a 3.000 TDW	Oltre 3.000 TDW
Direttore di macchina	86.160	88.920	92.370
1° Ufficiale e 1° Macchinista	72.810	74.340	75.870
2° Ufficiale e 2° Macchinista	67.320	68.910	70.380
3° Ufficiale e 3° Macchinista	—	64.110	65.490

N B - La paga sarà corrisposta sotto deduzione delle ritenute contrattuali e di legge.

Segue ALLEGATO 4

Supplemento paga per anzianità al personale di Stato Maggiore

Al personale di Stato Maggiore di coperta e di macchina in possesso del titolo professionale di Capitani di lungo corso o di Capitano di macchina è riconosciuto un supplemento paga per anzianità nelle seguenti misure.

da 5 a 10 anni compiuti	3 %	della paga di tabella
da 10 a 15 » »	4 %	» » » »
da 15 a 20 » »	5 %	» » » »
oltre 20 » »	5 %	» » » »

Le percentuali sopraindicate non sono cumulabili.

Agli effetti dell'applicazione delle percentuali di cui sopra l'anzianità si calcola sommando i periodi di effettiva navigazione su navi mercantili nazionali compiuti in qualità di Ufficiale di coperta o di macchina dopo il conseguimento del titolo professionale

Agli Ufficiali in possesso del titolo professionale di Capitano di lungo corso o di macchina, che non abbiano compiuto cinque anni di navigazione su navi mercantili nazionali in qualità di Ufficiale di coperta o di macchina dopo il conseguimento del titolo, sarà riconosciuto un supplemento paga di L. 2.500 mensili.

Agli Ufficiali che abbiano compiuto i cinque anni di navigazione nelle condizioni suddette sarà riconosciuto un supplemento paga per anzianità di L. 2.500 mensili — in sostituzione del supplemento calcolato secondo le percentuali sopra indicate — fino a quando non abbiano maturato un supplemento paga per anzianità di importo superiore a tale cifra.

Supplemento paga al personale di Stato Maggiore non provvisto del titolo professionale di Capitano di lungo corso o di macchina

Ai Padroni al comando che abbiano una anzianità di navigazione su navi mercantili nazionali, in qualità di Comandante o Ufficiale, di almeno cinque anni sarà riconosciuto un supplemento paga nella misura fissa di L. 3.000 mensili.

Ai Padroni al comando che non abbiano maturato il diritto al supplemento paga di L. 3.000 mensili, sara riconosciuto un supplemento paga di L. 2.500 mensili.

Detto supplemento di L. 2.500 mensili non verrà più corrisposto quando il Padrone al comando avrà maturato il diritto al predetto supplemento paga di L. 3.000 mensili.

Al restante personale imbarcato in qualità di Ufficiale, che non sia in possesso del titolo professionale di Capitano di lungo corso o di Capitano di macchina e ai Marconisti assunti direttamente dall'armatore sarà riconosciuto un supplemento paga nella misura fissa di L 2.500 mensili

Indennità speciale per il personale di Stato Maggiore di macchina

Ai Direttori di macchina e agli Ufficiali macchinisti il cui rapporto di lavoro è regolato esclusivamente dal contratto di arruolamento sarà corrisposta una indennità speciale, nella misura di L 1.200 (milleduecento) mensili, da valere a tutti gli effetti quale retribuzione.

ALLEGATO 5

PAGHE MENSILI ALLIEVI UFFICIALI

	Superiori a 21 anni	Da 20 a 21 anni	Inferiori a 20 anni
ALLIEVI UFFICIALI DI COPERTA E DI MACCHINA			
Fino a sei mesi di navigazione da Allievo	40.230	39 240	38.310
Oltre sei mesi di navigazione da Allievo	45.930	44 910	43.980

N.B. - La paga sarà corrisposta sotto deduzione delle ritenute contrattuali e di Legge.

INDENNITA' SPECIALE AGLI ALLIEVI DI MACCHINA

Agli Allievi ufficiali di macchina sarà corrisposta una indennità speciale nella misura di L. 1.200 (milleduecento) mensili, da valere a tutti gli effetti quale retribuzione.

ALLEGATO 6

PAGHE MENSILI SOTTUFFICIALI E COMUNI

	Superiori a 20 anni	Da 18 a 20 anni	Da 16 a 18 anni	Inferiori ai 16 anni
COPERTA				
1° Nostromo	57.570	—	—	—
2° Nostromo	53.880	—	—	—
1° Carpentiere	54.180	—	—	—
2° Carpentiere	51.090	50.010	—	—
Ottoniere	54.180	—	—	—
Capitano d'armi	53.280	—	—	—
Marinai	49.410	48.300	—	—
Giovanotto di 1ª	41.010	39.780	35 220	30.000
Giovanotto di 2ª	38.130	36.930	32 400	26.910
Mozzi	34.230	33.090	28 620	23.070
1° Infermiere	51.900	—	—	—
Infermiere unico	50.160	—	—	—
2° Infermiere	49.050	47.940	—	—
1ª Infermiera	45.870	42.120	—	—
Infermiera	45.510	41.760	—	—
Dispensiere equipaggio	52.230	—	—	—
MACCHINA				
Caporale Fuochista	57.570	—	—	—
2° Caporale	53.880	—	—	—
Operaio	54.180	—	—	—
1° Elettricista	57.570	—	—	—
2° Elettricista	54.180	—	—	—
Fuochisti	50.040	48.960	—	—
Fuochisti calderinai	50.610	49.590	—	—
Carbonai	49.050	47.940	—	—

PAGHE MENSILI SOTTUFFICIALI E COMUNI

CAMERA	Superiori a 20 anni	Da 18 a 20 anni	Da 16 a 18 anni	Inferiori a 16 anni
Maestro di casa o Maitre d'Hôtel	57.660	—	—	—
1º Cameriere	51.510	—	—	—
Cameriere	48.600	47.520	—	—
Cameriera	45.240	41.460	—	—
Guardarobiere	49.050	47.940	—	—
Garzone di 1ª (Giov.)	39.330	38.130	33.570	28.320
Garzone di 2ª	37.350	36.180	31.650	26.160
Piccoli (Mozzi)	34.230	33.090	28.620	23.070
1º Cambusiere	52.890	—	—	—
2º Cambusiere	48.600	47.520	—	—
Garzone Cambusa	39.330	38.130	33.570	28.320
Venditori	48.390	47.310	—	—
Chef e primi cuochi	a convenirsi	—	—	—
Secondi cuochi	50.310	49.230	—	—
Terzi cuochi	49.740	48.630	—	—
Bottiglieri	48.600	47.520	—	—
Garzoni cucina (Giov.)	39.330	38.130	33.570	28.320
Piccolo cucina (Mozzo)	34.230	33.090	28.620	23.070
Capo pasticcere	a convenirsi	—	—	—
Pasticcere	49.050	47.940	—	—
Capo Panettiere	52.230	—	—	—
Panettiere	49.410	48.300	—	—
Macellai	49.410	48.300	—	—
Garzoni Macellai (Giov.)	39.330	38.130	33.570	28.320
1º Dispensiere	52.890	—	—	—
2º Dispensiere	49.050	47.940	—	—
3º Dispensiere	48.600	47.520	—	—
Amanuense	51.420	—	—	—

Spetterà un soprassoldo di:

L. 810 mensili ai carpentieri;
L. 1.140 » agli addetti ai verricelli, ai capi stiva, ai magazzinieri, ai pennesi, ai timonieri, ai capi guardia e agli ingrassatori;
L. 810 » ai Maestri di casa o Maitres d'Hôtel;
L. 960 » all'infermiera ostetrica patentata.

N. B. - La paga sarà corrisposta sotto deduzione delle ritenute contrattuali e di legge.

INDENNITA' SPECIALE PER I SOTTUFFICIALI

Ai Sottufficiali ed equiparati è riconosciuta una « indennità speciale » nelle seguenti misure

	Fino a tre anni di navigazione	Oltre tre anni di navigazione
Nostromo	2.000	5.000
Capo Fucchista	2.000	5.000
Maestro di casa	2.000	5.000
Capo Elettricista Elettricista unico	2.000	5.000
Carpentiere	1.500	4.000
Altri sottufficiali ed equiparati	1.000	4.000

INDENNITA' SPECIALE PER I SOTTUFFICIALI DI MACCHINA E I COMUNI DI MACCHINA

Ai Sottufficiali di macchina e ai Comuni di macchina sarà corrisposta una indennità speciale, nella misura di Lire 1.200 (milleduecento) mensili, da valere a tutti gli effetti quale retribuzione.

ALLEGATO 7

INDENNITA' DI CONTINGENZA - SCALA MOBILE

Variazioni della contingenza per ogni punto di variazione del costo della vita
(Lire giornaliere)

	(1)	(I
Ufficiali ed equiparati	23,94	34,23
Allievi Ufficiali e Fuochisti autorizzati imbarcati come Direttori di macchina (o Capi macchinisti)		
Superiori a 21 anni	18,04	[illegible]
Inferiori a 21 anni	15,65	22,38
Sottufficiali capi servizio	15,70	25,02
Altri Sottufficiali	12,54	17,93
Comuni		
Superiori a 20 anni	11,26	[illegible]
Da 18 a 20 anni	10,93	15,63
Giovanotti di 1ª		
Superiori a 20 anni	10,66	[illegible]
Da 18 a 20 anni	9,95	14,23
Da 16 a 18 anni	7,85	11,23
Sotto i 16 anni	6,18	8,84
Giovanotti di 2ª Mozzi		
Superiori a 20 anni	10,00	4 34
Da 18 a 20 anni	9,34	3 36
Da 16 a 18 anni	7,38	0 55
Sotto i 16 anni	5,13	7,34
Donne equiparate a Comuni		
Superiori a 20 anni	9,46	13,69
Da 18 a 20 anni	7,92	11,47

(1) Valevoli per il calcolo delle variazioni della contingenza per il periodo Giugno 1954-Gennaio 1957

(2) Valevoli per il calcolo delle variazioni della contingenza del febbraio 1957

Segue ALLEGATO 7

INDENNITA' DI CONTINGENZA

Importo giornaliero e mensile

	MAGGIO 1959 LUGLIO 1959 (1) (2)					
	Giorn.	Mens.	Giorn.	Mens.	Giorn.	Mens.
Ufficiali ed equiparati . . .	411,00	10.686				
Allievi Ufficiali e Fuochisti autorizzati imbarcati come Direttori di macchina (o Capi macchinisti)						
Superiori a 21 anni	309,50	8.047				
Inferiori a 21 anni	268,50	6.981				
Sottufficiali capi servizio	282,00	7.332				
Altri Sottufficiali	215,50	5.603				
Comuni						
Superiori a 20 anni	193,50	5.031				
Da 18 a 20 anni	187,50	4.875				
Giovanotti di 1ª						
Superiori a 20 anni	183,00	4.758				
Da 18 a 20 anni	171,00	4.446				
Da 16 a 18 anni	135,00	3.510				
Sotto i 16 anni	106,00	2.756				
Giovanotti di 2ª, Mozzi						
Superiori a 20 anni	171,50	4.459				
Da 18 a 20 anni	160,50	4.173				
Da 16 a 18 anni	127,00	3.302				
Sotto i 16 anni	88,00	2.288				
Donne equiparate a Comuni						
Superiori a 20 anni	163,50	4.251				
Da 18 a 20 anni	137,00	3.562				

(1) [illegible] punti maturati dal [illegible] giugno 1954 al gennaio 1957 più cinque punti maturati di febbraio 1957.

(2) Valevoli anche per il trimestre agosto 1959 ottobre 1959

ALLEGATO 8

INDENNITA' MENSILI RISCHIO MINE

PERSONALE DI STATO MAGGIORE E ALLIEVI UFFICIALI

	Fino a 4.500 TDW	Da 4.501 a 7.500 TDW	Oltre 7.500 TDW
LUNGO CORSO			
Direttore di macchina	6.720	6.900	7.260
1º Ufficiale e 1º Macchinista	5.550	5.820	6.060
2º Ufficiale e 2º Macchinista	4.560	4.800	5.040
3º Ufficiale e 3º Macchinista	4.080	4.320	4.560
GRAN CABOTAGGIO			
Direttore di macchina	6.330	6.540	6.720
1º Ufficiale e 1º Macchinista	5.040	5.310	5.550
2º Ufficiale e 2º Macchinista	4.320	4.560	4.800
3º Ufficiale e 3º Macchinista	3.810	4.080	4.320

	Fino a 1.500 TDW	Da 1.501 a 3.000 TDW	Oltre 3.000 TDW
MEDITERRÀNEO			
Direttore di macchina	5.550	5.820	6.300
1º Ufficiale e 1º Macchinista	4.320	4.560	4.800
2º Ufficiale e 2º Macchinista	3.810	4.080	4.320
3º Ufficiale e 3º Macchinista	—	3.810	4.080

ALLIEVI UFFICIALI di coperta e di macchina:

Fino a sei mesi di navigazione da allievo . . . . L. 1.950

Oltre sei mesi di navigazione da allievo. . . . . » 2.700

ALLEGATO 9

INDENNITA' MENSILI RISCHIO MINE

SOTTUFFICIALI E COMUNI

COPERTA		CAMERA	
1º Nostromo	3 300	Maestro di Casa e Maître d'hôtel	3 300
2º Nostromo	3 150	1º Cameiiere	2 640
1º Carpentiere	3.210	Cameriere	2 550
2º Carpentiere	3 060	Cameiiera	2 520
Ottoniere	3 210	Gua daiobiere	2 640
Capitan d'armi	3 030	Garzoni di 1ª (Giov)	1 680
Marinaio	2 730	Garzoni di 2ª	1 560
Giovanotti di 1ª	1 800	Piccoli (mozzi)	1 140
Giovonotti di 2º	1 680	1º Cambusiere	2 910
Mozzo	1 140	2º Cambusiere	2 550
1º Infermiere	2 730	Garzoni cambusa (Giov)	1 680
Infermieie	2 640	Venditori	2 520
1ª Infermiera	2 640	Chef e Primi cuochi	A convenirsi
Infermiera	2 580	Secondi cuochi	2 910
Dìspensiere equipaggio	2.790	Terzi cuochi	2 790
		Bottiglieri	2 550
MACCHINA		Garzoni cucina (Giov)	1 680
		Piccoli cucina (mozzi)	1 140
		Capo pasticciere	A convenirsi
Caporale fuochista	3.300	Pasticciere	2 640
2º Caporale fuochista	3 150	Capo panettiere	2 790
Operai	3 210	Panettiere	2 730
1º Elettricista	3 210	Macellai	2 730
2º Elettricista	3 060	Garzoni macellai	1 680
Fuochisti	2 850	1º Dispensiere	2 910
Fuochisti caldeiinai	2 970	2º Dispensiere	2 640
Carbonai	2 640	3º Dispensiere	2 550
		Amanuense	2 730

ALLEGATO 10

ASSEGNI FAMILIARI

Agli arruolati cui si applica il presente contratto sono dovuti gli assegni familiari ordinari e di carovita nelle misure stabilite per i lavoratori dell'industria.

Le misure degli assegni familiari vigenti al 23 luglio 1959 sono le seguenti:

	ASSEGNO PER OGNI BENEFICIARIO	
	Giornaliero	Mensile
Per ciascun figlio o equiparato	178	4 628
Per la moglie o il marito invalido . .	127	3 302
Per ciascun genitore o altro ascendente	55	1 430

ALLEGATO 11

COMPENSI ORARI PER LAVORO STRAORDINARIO PERSONALE DI STATO MAGGIORE E ALLIEVI UFFICIALI

	IN NAVIGAZIONE		IN PORTO NAZIONALE O ESTERO		
	Diurno	Notturno	Diurno feriale	Diurno festivo e notturno feriale	Notturno festivo
UFFICIALI					
1° Ufficiale .	*470*	*510*	*510*	*550*	*610*
2° Ufficiale	420	455	455	490	545
3° Ufficiale . . .	385	415	415	450	500
ALLIEVI UFFICIALI					
Fino a sei mesi di navigazione da allievo .	225	245	245	265	290
Oltre sei mesi di navigazione da allievo	255	280	280	300	335

Note

a) Le misure dei compensi per lavoro straordinario nei porti cominciano ad applicarsi dopo che sia cessato il turno di navigazione e in ogni caso, non prima di dodici ore dell'arrivo nel porto; cessano di applicarsi quando sia ripreso il turno di navigazione e, in ogni caso almeno dodici ore prima della partenza della nave.

b) Le ore notturne si intendono quelle comprese tra le ore 20 e le 6.

INDENNITA' DI RAPPRESENTANZA DURANTE L'IMBARCO PER I PADRONI AL COMANDO E PER I DIRETTORI DI MACCHINA

(sostitutiva dei compensi per lavoro straordinario)

ved. art. 43

ALLEGATO 12

COMPENSI ORARI PER LAVORO STRAORDINARIO SOTTUFFICIALI E COMUNI

	IN NAVIGAZIONE		IN PORTO NAZIONALE O ESTERO		
	Diurno	Notturno	Diurno feriale	Diurno festi o e notturno feriale	Notturno festivo
Sottufficiali Capi Servizio .	315	340	340	370	410
Altri Sottufficiali	295	320	320	345	385
Comuni .	275	295	295	320	355
Giovanotti e Garzoni. .	230	250	250	270	300
Mozzi e Piccoli	190	210	210	225	250

Note

a) Le misure dei compensi per lavoro straordinario nei porti cominciano ad applicarsi dopo che sia cessato il turno di navigazione e, in ogni caso, non prima di dodici ore dall'arrivo nel porto; cessano di applicarsi quando sia ripreso il turno di navigazione e, in ogni caso, almeno dopo dodici ore prima della partenza della nave

b) Per ore notturne si intendono quelle comprese tra le ore 20 e le 6.

ALLEGATO 13

COMPENSI ORARI PER GUARDIA CON VEGLIA NEI PORTI

UFFICIALI . . . . L. 250

RESTANTE PERSONALE . . . . " 200

ALLEGATO 14

TABELLA VIVERI

PERSONALE O STATO MAGGIORE E ALLIEVI UFFICIALI

(Composizione dei pasti)

PRIMA COLAZIONE . Caffè latte e pane

COLAZIONE . . . Minestra; Due piatti cucina; Frutta oppure formaggio; Caffè

PRANZO . . Minestra; Due piatti cucina; Frutta oppure formaggio; Caffè

Pane e vino a discrezione

ALLEGATO 15

TABELLA VIVERI SOTTUFFICIALI E COMUNI

(Composizione dei pasti)

GIORNI	COLAZIONE	PRANZO	CENA
Lunedì	Formaggio, caffè	Pasta in brodo, carne a lesso con fagioli in insalata	Riso alla lombarda, carne in umido con patate
Martedì	Acciughe pulite e condite, caffè	Minestrone alla genovese, pesce fresco in umido, in porto. In navigazione, mancando pesce fresco, sarà dato baccalà in insalata con patate alternato con baccalà fritto	Pasta all'aglio ed olio, carne alla veneziana
Mercoledì	Salame, caffè	Pasta e fagioli o pasta e ceci, tonno in insalata verde, in porto, o con patate in insalata, in navigazione, qualora manchi l'insalata	Pasta in brodo, carne a lesso con fagioli a zemino
Giovedì	Tonno, caffè	Pasta asciutta, carne guarnita con verdura cotta e condita, in porto, con patate e cipolle in insalata, in navigazione, qualora manchi la verdura	Riso in brodo, carne a lesso con insalata (in porto): con fagioli in insalata, in navigazione, qualora manchi l'insalata
Venerdì	Acciughe pulite e condite, caffè	Trenette al pesto, pesce fritto, in porto. In navigazione, mancando pesce fresco, stoccafisso bollito con patate condite in insalata, alternato con stoccafisso alla genovese	Minestrone al magro, due uova sode con insalata (in porto) e con patate e cipolle in insalata in navigazione
Sabato	Formaggio, caffè	Minestrone alla genovese, carne ragù con patate	Pasta in brodo, carne a lesso con fagioli in insalata
Domenica	Due uova sode, caffè	Pasta asciutta, carne arrosto con insalata verde (in porto) o con patate in insalata, in navigazione, qualora manchi l'insalata	Minestra al magro, bistecche e patate al forno

Note:

a) Sarà aggiunto per i sottufficiali e Comuni il latte nel quantitativo di litri 0,700 settimanale

b) Sarà aggiunta per i sottufficiali la frutta nel quantitativo giornaliero di gr. 400 e per i Comuni di gr. 200 di frutta fresca ovvero di gr. 150 di frutta in scatola.

c) A richiesta degli arruolati saranno forniti, in sostituzione delle acciughe, nei giorni di martedì e venerdì, gr. 50 di marmellata.

d) Al personale che deve montare di guardia di notte saranno forniti gr. 15 di caffè in polvere, zuccherato.

e) Ai Sottufficiali sarà distribuito in più un piatto forte a pranzo ed a cena, il quale sarà costituito da uno dei piatti di cucina serviti allo Stato maggiore

Per quanto riguarda la composizione dei pasti e la specie delle vivande la tabella ha valore esemplificativo, fermo restando che le parti non intendono portare innovazioni alle consuetudini vigenti in materia nei diversi settori nazionali della marina mercantile

ALLEGATO 16

TABELLA VIVERI (QUANTITATIVI) SPETTANTI AD OGNI ARRUOLATO (SOTTUFFICIALI E COMUNI)

Denominazione dei generi		Lun.	Mart.	Merc.	Giov.	Ven.	Sab	Dom.	Totale
Pane o galletta		a discrezione							
Pasta	gr.	125	275	225	175	300	125	300	1525
Riso	»	100	—	—	80	—	100	—	280
Carne	»	300	200	200	300	—	300	350	1650
Stoccafisso o merluzzo (vedi nota 4)	»	—	125	—	—	100	—	—	225
Uova	n.	—	—	—	—	2	—	2	4
Legumi secchi	gr.	80	40	120	—	40	120	40	440
Patate	»	300	350	—	—	300	300	350	1600
Alici salate e pulite,	»	—	30	—	—	30	—	—	60
Caffè crudo	»	15	15	15	15	15	15	15	105
Zucchero	»	25	25	25	25	25	25	25	175
Verdura o ortaggi (vedi nota 3)	»	80	100	125	275	150	80	125	935
Olio d'oliva	»	35	65	40	65	65	50	40	360
Lardo o strutto	»	15	15	10	—	15	10	15	80
Conserva pomodoro	»	20	15	15	30	15	15	30	140
Formaggio	»	70	15	20	30	25	70	30	260
Tonno oppure dentice od altro pesce similare sott'olio	»	—	—	80	50	—	—	—	130
Salame	»	—	—	40	—	—	—	—	40
Cipolle	»	25	60	25	25	25	30	25	215
Vino	»	(Vedi nota 8)							
Sale aceto, droghe	»	Secondo le esigenze							

ALLEGATO 17

ANNOTAZIONI ALLA TABELLA VIVERI

SOTTUFFICIALI E COMUNI

1) Nei casi in cui non possa essere distribuito taluno dei generi alimentari della tabella, il Capitano avrà facoltà di distribuire dei generi equivalenti, tenuto conto che

a gr 300 di carne fresca o congelata equivalgono gr 200 di carne in conserva;
a gr 100 di pasta equivalgono gr 100 di riso;
a gr 15 di caffè equivalgono gr 15 di cacao;
a gr 100 di olio equivalgono gr 100 di lardo o strutto;
a gr 15 di conserva di pomodoro equivalgono gr 10 di estratto di pomodoro

2) L'olio d'oliva, il lardo, lo strutto, la conserva di pomodoro, il formaggio e gli ortaggi saranno distribuiti giornalmente nella proporzione richiesta dal condimento delle vivande, ma sempre in modo che il quantitativo settimanale corrisponda a quello indicato

3) Quando non sia possibile, in navigazione, tenute presenti le esigenze della nave e del servizio, distribuire della verdura, come pure nei porti di difficile rifornimento, essa sarà sostituita da gr. 50 di fagioli o gr. 200 di patate.

4) Lo stoccafisso ed il merluzzo s'intendono a peso secco La razione di pesce fresco sarà di gr 200

5) Potrà essere distribuito in luogo del salame il salmone condito

6) I generi si intendono pesati crudi, fatta eccezione del pane; nel peso della carne si intende sempre compreso un quarto d'osso come d'uso

7) Tutti i generi alimentari debbono essere di buona qualità

8) La razione giornaliera di vino all'equipaggio verrà somministrata nella seguente misura ai mozzi, giovanotti, garzoni e piccoli, mezzo litro al giorno; a tutti gli altri, tre quarti di litro; ai fuochisti ed ingrassatori, durante la navigazione, 1 litro; ai sottufficiali 1 litro

Nel caso non fosse possibile la somministrazione del vino, esso potrà essere sostituito con birra, o con la razione in contanti al prezzo del porto di armamento.

9) Anche ai sottufficiali e al personale di camera sarà fornito il vino in fusti

10) *Somministrazione gratuita del chinino*

Durante la permanenza delle navi in porti malarici dovrà essere gratuitamente e giornalmente somministrato il chinino alle persone dell'equipaggio.

ALLEGATO 18

ASSICURAZIONI MALATTIE

Oltre alle assicurazioni obbligatorie per legge

1) *Assicurazione in caso di morte per malattia*

A cura dell'armatore sarà provveduto ad una assicurazione in caso di morte avvenuta entro 12 mesi dalla data dello sbarco e dipendente da malattia contratta durante l'arruolamento, a favore degli Ufficiali, Sottufficiali e Comuni. Tale assicurazione sarà fatta per la somma di L. 200.000 per gli Ufficiali e di L 100.000 per i Sottufficiali e Comuni per il caso che l'arruolato lasci soltanto la vedova e di L. 300.000 per gli Ufficiali e L. 150.000 per i Sottufficiali e Comuni qualora lasci la vedova e figli minorenni o solo figli minorenni. Se l'arruolato non lascia nè vedova nè orfani minorenni, ma il padre in età di oltre 65 anni o assolutamente inabile al lavoro, o la madre cinquantenne o inabile al lavoro, quando essa sia vedova o separata dal marito per colpa di lui, senza altri figli maggiorenni, o risulti che l'arruolato era l'unico o il principale necessario sostegno di entrambi, spetta ad essi una indennità uguale a quella che sarebbe spettata qualora l'arruolato avesse lasciato la sola vedova.

2) *Assicurazione per il caso di invalidità permanente*

In caso di invalidità permanente assoluta, verificatosi entro dodici mesi dallo sbarco quale conseguenza di malattia contratta per causa di servizio, sarà assicurata al marittimo una indennità di L. 360.000 per gli Ufficiali e di L 240.000 per i Sottufficiali e Comuni. In caso di invalidità permanente parziale, l'indennità sarà proporzionale al grado di invalidità.

3) *Ricovero ospedaliero ai familiari conviventi e a carico*

E' concesso il ricovero ospedaliero ai familiari conviventi e a carico per un periodo massimo di 30 giorni per ciascuna malattia fermo restando, per le malattie croniche, quanto disposto dall'ultimo comma dell'art. 15 della legge 24 aprile 1938, n. 831.

Il ricovero ospedaliero sarà riconosciuto:

a) nella classe distinta immediatamente superiore alla comune ai familiari dei componenti lo Stato Maggiore;

b) nella classe comune ai familiari dei Sottufficiali e Comuni

Con il ricovero ospedaliero si intendono assorbite le prestazioni di cui al secondo comma della lettera *a*) dell'art 3 del regolamento 7 giugno 1940 per l'assistenza sanitaria dei marittimi.

I familiari dei marittimi, conviventi ed a carico, ai quali è concesso il ricovero ospedaliero, sono quelli indicati nell'art. 2 del regolamento 7 giugno 1940 per l'assistenza sanitaria ai familiari dei marittimi.

4) *Fornitura medicinali in caso di malattie croniche*

La limitazione del rimborso della spesa dei medicinali, prevista dall'art. 3, lettera *d*) del regolamento di assistenza sanitaria dei marittimi assicurati e loro familiari, è abrogata

ALLEGATO 19

ASSICURAZIONI INFORTUNI

Oltre alla assicurazione obbligatoria per legge, l'armatore assicurerà gli arruolati, per il caso di morte o invalidità permanente conseguente da infortunio determinato da rischio di guerra o da mine:

1) *In caso di morte*:

a) Un'indennità in capitale corrispondente al 50 % del capitale di copertura della rendita di legge;

b) Un'ulteriore indennità in capitale di L. 500.000 se trattasi di Ufficiale e di L. 360.000 se trattasi di Sottufficiale o Comune.

2) *In caso di inabilità permanente*:

a) Un'indennità in capitale corrispondente al 50 % del capitale di copertura della rendita di legge;

b) Un'ulteriore indennità in capitale di L. 500.000 se trattasi di Ufficiale e di L. 360.000 se trattasi di Sottufficiale o Comune quando l'inabilità permanente sia assoluta. Nel caso di inabilità permanente parziale, tali indennità saranno proporzionalmente ridotte al grado di inabilità riconosciuto a sensi di legge.

ALLEGATO 20

INDENNITÀ PERDITA CORREDO STRUMENTI PROFESSIONALI E UTENSILI

In caso di perdita di tutti gli effetti personali o della maggiore parte di essi per fatto di guerra o altro sinistro, gli arruolati hanno diritto all'indennizzo da parte dell'armatore del danno subito, entro i limiti massimi indicati nella seguente tabella:

a) *Indennità perdita corredo*:

Direttore di macchina	L.	590.000
Altri Ufficiali, Medici e Commissari	»	470.000
Maestro di casa e Maître d'Hôtel	»	300.000
Allievi Ufficiali e Allievi Commissari	»	240.000
Sottufficiali	»	240.000
Marinai, fuochisti, camerieri e personale famiglia	»	180.000
Giovanotti, carbonai, mozzi, garzoni e piccoli	»	155.000

b) *Indennità perdita strumenti ed utensili*:

Ufficiali di coperta per perdita strumenti nautici	L.	365.000
Direttore di macchina e 1° macchinista per perdita strumenti professionali	»	90.000
Altri Ufficiali di macchina e Medici per perdita strumenti professionali	»	60.000
Orchestrali di bordo per perdita strumenti ad arco	»	165.000
Orchestrali di bordo per perdita altri strumenti	»	110.000
Operai ottonai ed operai ebanisti per perdita ferri	»	45.000
Carpentieri per perdita ferri	»	60.000
Primi cuochi e macellai per perdita utensili	»	25.000

Per perdite parziali le indennità massime saranno proporzionali a quelle indicate nella presente tabella.

E' sempre in facoltà dell'armatore dispensare gli arruolati dal fornirsi di propri strumenti professionali e utensili, provvedendoli egli stesso e facendo apporre apposita annotazione sulle carte di bordo

Visti il contratto e le tabelle da 1 a 20 che precedono,
il Ministro per il lavoro e la previdenza sociale:
SULLO

PETTINARI UMBERTO, *direttore* — SANTI RAFFAELE, *gerente*

PREZZO L. 250 — (8151373) Roma - Istituto Poligrafico dello Stato - G. C.